

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

Stand: Juni 2011

Inhalt

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

Die Weltwirtschaft

Seit Beginn des Jahrtausends ist die globale Wirtschaftsleistung jährlich um durchschnittlich 3,6 % gestiegen. Die weltweite Produktion von Gütern und Dienstleistungen stieg allein im Jahr 2010 um 5,0 % an und wird nach Einschätzung der Experten des Internationalen Währungsfonds (IMF) in 2011 voraussichtlich um weitere 4,4 % anwachsen. Sowohl die Industrie- als auch Entwicklungsländer werden sich in 2011, als Folge des nach der Krise eingeleiteten Aufholprozesses, meist überdurchschnittlich gut entwickeln. Die konjunktur- und wachstumpolitischen Maßnahmen der Staaten zur Stabilisierung der Wirtschaft haben weitestgehend gegriffen, so dass die zeitlich befristeten Konjunkturpakete nach und nach zurückgenommen werden können.

Die gute Auftragslage in Deutschland sorgt für eine anhaltende Auslastung und Produktion im verarbeitenden Gewerbe und führt zu stabilem Wachstum. Dank der anhaltenden Erholung der Weltwirtschaft und des Welthandels sind neben der erhöhten Binnennachfrage auch die Exporte weiterhin kräftig gewachsen. Infolge dessen hoben die Experten des IMF im April ihre Einschätzungen zum Wirtschaftswachstum für 2010 auf 3,5 % an und prognostizieren für 2011 einen Anstieg um 2,5 %.

Auch in 2011 wird die Geldpolitik der USA expansiv ausgerichtet bleiben und für niedrige Zinsen und hohe Liquidität am Geldmarkt sorgen. Ausrüstungsinvestitionen nehmen seit 2010 wieder zu und die Lage am amerikanischen Arbeitsmarkt hat sich mit der konjunkturellen Situation verbessert. Im März 2011 lag die Arbeitslosenquote bei 8,9 % – der niedrigste Wert seit April 2009 – und so steigen auch die Einkommen der privaten Haushalte und der Konsum in 2011 wieder an. Im Zuge der konjunkturellen Erholung in den USA erhöhte der IMF seine Prognosen zum Wirtschaftswachstum für 2010 um 0,2 % auf 2,8 % und für 2011 um 0,5 % auf ebenfalls 2,8 %. Sorgen bereiten den Amerikanern hingegen weiterhin die hohen Staatsausgaben und die sich aufbauende Staatsverschuldung.

Die wichtigsten Industrienationen und Staatengemeinschaften werden nach der aktuellen IMF-Prognose ein stabiles Wirtschaftswachstum auf unterschiedlichen Niveaus 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 besonders stabilisierender Faktor.

In 2010 entwickelte sich die chinesische Wirtschaft erneut sehr dynamisch und hat Japan als zweitgrößte Volkswirtschaft der Welt hinter den Vereinigten Staaten überholt. Im Jahresvergleich lag das Wachstum des Bruttoinlandsproduktes (BIP) im Jahr 2010 bei 10,3 %. Die Aussichten für China schätzen die Experten des IMF auch zukünftig positiv ein und rechnen mit einem diesjährigen Wirtschaftswachstum von rund 9,6 %.

Die indische Volkswirtschaft ist insgesamt – auch aufgrund ihrer noch geringen Abhängigkeit vom Außenhandel – gut durch die Krise gekommen und hat in 2010 ein Wirtschaftswachstum von 10,4 % erreicht. Die Erholung des Agrarsektors hat infolge guter Ernten positive Effekte bei den Einkommen der Landbevölkerung und der Binnennachfrage und so prognostizieren die Experten des IMF für Indien ein Wirtschaftswachstum von rund 8,2 % in 2011.

Einen Dämpfer könnte die Entwicklung der Weltwirtschaft durch die politischen Ereignisse in Nordafrika und dem arabischen Raum, die Schuldenkrise in der Eurozone und den hohen Ölpreis erhalten.

Wirtschaftswachstum

(BIP) in %	2009	2010	2011*	2012*
USA	- 2,6	+ 2,8	+ 2,8	+ 2,9
China	+ 9,2	+ 10,3	+ 9,6	+ 9,5
Japan	- 6,3	+ 3,9	+ 1,4	+ 2,1
Indien	+ 6,8	+ 10,4	+ 8,2	+ 7,8
Russland	- 7,8	+ 4,0	+ 4,8	+ 4,5
Brasilien	- 0,6	+ 7,5	+ 4,5	+ 4,1
Europ. Union	- 4,1	+ 1,7	+ 1,6	+ 1,8
Deutschland	- 4,7	+ 3,5	+ 2,5	+ 2,1
Lateinamerika	- 1,7	+ 6,1	+ 4,7	+ 4,2
Welt gesamt	- 0,5	+ 5,0	+ 4,4	+ 4,5
Welthandel	- 10,9	+ 12,4	+ 7,4	+ 6,9

Quelle: IMF Database, World Economic Outlook, April 2011
* Prognose

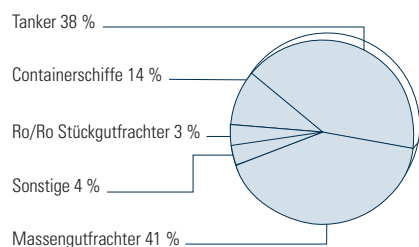
Großen Anteil nimmt die Welt am Schicksal Japans. Die Erdbebenkatastrophe und ihre Folgen sind weitreichende Tragödien. Welche wirtschaftlichen Auswirkungen diese dramatischen Ereignisse national und international haben werden, ist derzeit noch nicht absehbar. Japans Anteil an der Weltwirtschaft beträgt als drittgrößte Wirtschaftsnation rund 6 %. Experten erwarten, dass Japan die ökonomischen Folgen verkraftet und der Wiederaufbau konjunkturell vorübergehend sogar einen expansiven Effekt auf die japanische und weltweite Wirtschaft haben könnte.

Die Welthandelsflotte

Der interkontinentale Warenverkehr wird mit mehr als 95 % auf dem Seeweg abgewickelt. Weltweit waren per Ende 2010 hierfür mehr als 54.804 Schiffe im Einsatz, die größer als 100 BRZ waren und nicht den Fischerei-, Schlepp- oder sonstigen Wasserfahrzeugen zuzuordnen sind. Obwohl seit Ausbruch der Weltwirtschaftskrise verschiedene Maßnahmen wie beispielsweise der Stopp von Neubauprogrammen eingeleitet wurden und veraltete Schiffe vermehrt der Verschrottung zugeführt wurden, entwickelte sich die Welthandelsflotte über alle Schiffstypen hinweg im Verhältnis zum Vorjahr um 9,0 % auf eine Gesamttragfähigkeit von fast 1.347 Mio. tdw und setzte damit das kräftige Wachstum aus den vergangenen Jahren fort.

Welhandelsflotte 2011

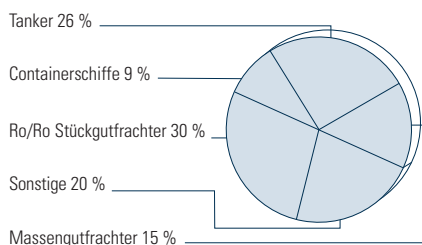
nach Tragfähigkeit



Quelle: Clarkson Shipping Intelligence Weekly, Mai 2011

Welhandelsflotte 2011

nach Anzahl



Quelle: Clarkson Shipping Intelligence Weekly, Mai 2011

Aktuell stellen nach der Schiffsanzahl die Ro/Ro und Stückgutfrachter gefolgt von den Tankern den größten Anteil in der Welthandelsflotte dar. Den größten Anteil an der in Tragfähigkeit (tdw) gemessenen Welthandelstonnage hingegen halten jedoch mit 41 % die Massengutfrachter, denen mit 38 % die Tankerflotte folgt.

Die Containerschifffahrt

Von der Globalisierung und der stetigen Zunahme des Containertransportes profitierte in den vergangenen 30 Jahren insbesondere die Containerschifffahrt. Die Zuwachsraten des Containerverkehrs lagen stets über denen der Weltwirtschaft und des Welthandels und der weltweite Containerumschlag erhöhte sich 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.

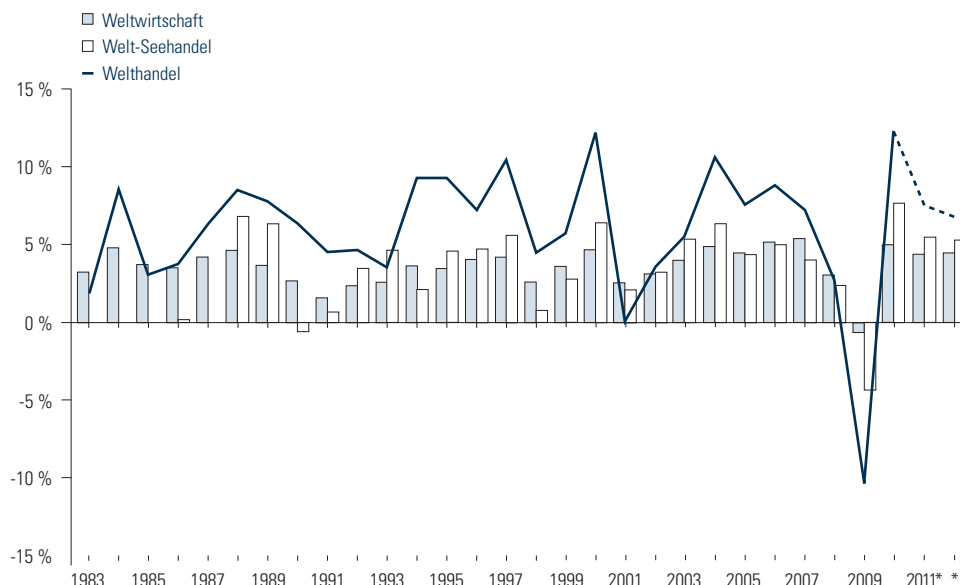
Mit der unerwartet starken Besserung der Weltwirtschaft und des Welthandels seit Anfang 2010 stabilisierten sich auch die globalen Gütermärkte. Der globale Containerumschlag stieg in 2010 auf 503 Mio. transportierte TEU an und übertraf damit sogar das Vorkrisenniveau. Für das Jahr 2011 wird von Clarkson Research ein Zuwachs um weitere 9,7 % auf insgesamt 550 Mio. TEU angegeben und auch die mittelfristigen Perspektiven sind positiv.

Die Weltcontainerflotte

Infolge der Finanzkrise wurden seit dem dritten Quartal 2008 und für die folgenden zwei Jahre kaum nennenswerte Neubaubestellungen für Containerschiffe getätigt. Abliefertermine für Schiffe aus Bestellungen vor der Krise wurden in dieser Zeit oftmals verzögert, so dass das volle Auftragsbuch zeitlich gestreckt in den Markt der Containerschiffe integriert werden konnte. Erst seit dem dritten Quartal 2010 kam es wieder vermehrt zu Bestellungen für Neubauten. Lag die Gesamtkapazität aller bestellten Neubauten im Oktober 2008 noch bei etwa 55 %, so berichten die Experten vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) im April 2011 nur noch über ein Neubauprogramm von rund 28 %, jeweils bezogen auf die fahrende Flotte.

Im April 2011 bestand die Flotte der Vollcontainerschiffe aus 4.933 Einheiten mit einer Kapazität von ca. 14,4 Mio. TEU. Rund 52 % der Flotte befindet sich im Besitz von Trampreedern und steht damit den Linienreedereien als Chartertonnage zur Verfügung.

Wachstumsraten wichtiger maritimer Kennzahlen



Quelle: IMF und Clarkson, Mai 2011

* Prognose

Gemäß Auftragsbestand liegen für Vollcontainerschiffe Neubaufträge über insgesamt 604 Schiffe mit einer Kapazität von 4.017 TTEU vor, was einer Kapazitätserhöhung von 12,2 % 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 in etwa 2.928 TEU. Demgegenüber haben die im Bau befindlichen Schiffe eine durchschnittliche Größe von ca. 6.650 TEU. Rund 49 % der geplanten Neubaukapazität entfällt auf Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität über 10.000 TEU.

Nach Clarkson Research wurden in 2009 weltweit 1.014 Schiffe verschrottet – darunter 192 Containerschiffe mit über 364.000 TEU – das war mehr Kapazität als in den vorherigen 13 Jahren insgesamt verschrottet wurde. Im Zuge der Chartermarkterholung reduzierte sich auch bei Vollcontainerschiffen das Verschrottungsvolumen. Nach Clarkson wurden in 2010 Schiffe mit einer Kapazität von rund 127.000 TEU abgewrackt, für 2011 rechnet das Analystenhaus mit einem Abwrackvolumen von nur noch rund 54.000 TEU.

Der Chartermarkt

Der Chartermarkt für Containerschiffe hat sich im Verlauf des Jahres 2010 von seinem historisch niedrigen Niveau in 2009 deutlich erholt. Die erzielten Raten konnten in den meisten Segmenten seit dem 2. Quartal wieder Betriebskosten decken und stiegen im Verlauf des Jahres bis Ende Oktober 2010 stetig an. Insbesondere die rasche Erholung der asiatischen Wirtschaften kurbelte die Nachfrage an und die meisten der aufgelegten Schiffe wurden nach und nach wieder in Fahrt gesetzt. Waren im Januar 2010 noch 581 Containerschiffe mit einer Kapazität von 1.520.000 TEU, also 11,7 % der Weltflotte, ohne Beschäftigung, so verringerte sich der Anteil der stillgelegten Containerschiffe stetig. Aktuell wird eine unbeschäftigte Tonnage von nur noch 71 Schiffen mit einer Kapazität von 134.000 TEU angegeben.

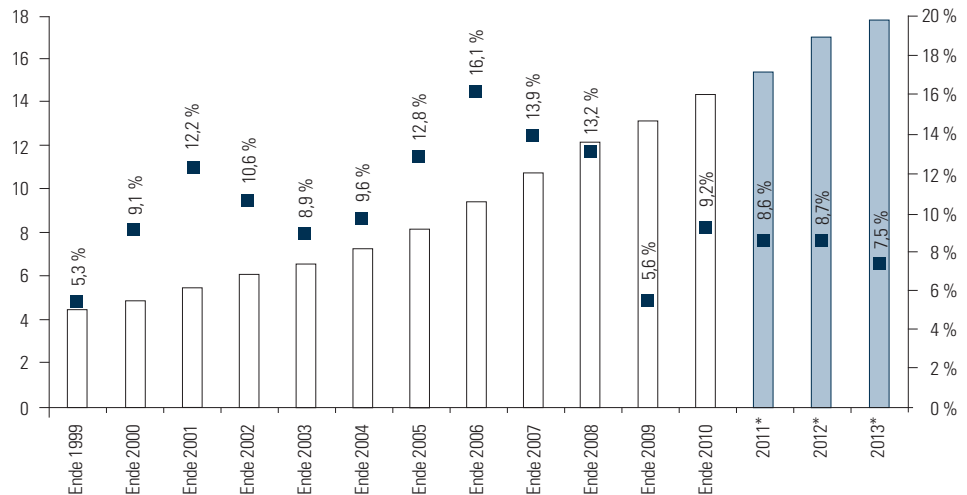
Die höchste Nachfrage gab es bei den größeren Schiffen. So konnten sich die durchschnittlichen Charraten bei Panmax-Containerschiffen zwischen Februar und Oktober 2010 fast vervierfachen, während steigende Raten bei den Feeder-Schiffen erst später einsetzten und sich im gleichen Zeitraum nur knapp verdoppelten.

Die deutlich verbesserten Frachtraten und das stark erhöhte Transportvolumen in 2010 führten bei den Linienreedern zu einer schnellen wirtschaftlichen Erholung. Kosteneinsparungen, insbesondere bei den Treibstoffen durch die flottenweite Durchsetzung von „Slow Steaming“ (langsames Fahren), steigerten deren Profitabilität und die meisten konnten ab dem zweiten und dritten Quartal des Jahres 2010 über sehr gute Ergebnisse berichten. Die Erholung bei den Trampreedern setzte hingegen nur zeitversetzt ein, da bis in das erste Quartal 2010 hinein kein Charratenniveau bei Neuabschlüssen erreicht werden konnte, das die Betriebskosten deckte. Viele dieser Verträge werden im Verlauf des Jahres 2011 oder erst später auslaufen.

Im ersten Quartal des Jahres 2011 entwickelten sich Charter- und Frachtraten in verschiedene Richtungen. Während die Linienreedereien mit sinkenden Frachtraten und steigenden Bunkerpreisen (USD 660 pro Tonne Anfang Mai) zu kämpfen hatten, setzten die Charraten ihren Aufwärtstrend zunächst fort. Davon konnten die Trampreeder bei Neuabschlüssen in allen Größensegmenten profitieren, insbesondere bei größeren Schiffen ab 3.500 TEU.

**Status und Vorschau
Baufträge**

□ Mio. TEU
■ % Wachstum



Quelle: AXS-AlphaIner, April 2011

* Prognose

Die nachfolgenden Ausführungen aus dem Howe Robinson Containerschiff Charterraten Index spiegeln zusammengefasst die Ratenentwicklung für Containerschiffe bis einschließlich der Panmax-Größenklasse wider: Mit 335 Punkten startete der Index in das Jahr 2010. Seitdem stieg er sukzessive an, wobei in den Monaten April bis Juli die höchsten Steigerungen zu verzeichnen waren. Ende September 2010 erreichte der Index dann seinen vorläufigen Höhepunkt mit 735 Punkten und damit eine Steigerung um über 100 % seit Jahresbeginn. Ab Oktober 2010 hat sich der Index leicht reduziert und stand Anfang Dezember bei 663 Punkten. Es folgte eine Aufwärtsbewegung bis Anfang April 2011, so dass sich der Index bis auf 916 Punkte entwickeln konnte. Dies entsprach knapp dem 10-Jahres-Durchschnitt mit 1.018 Punkten. Ende Mai lag der Howe Robinson Containerschiff Charterraten Index bei 909 Punkten.

Die Länge der vereinbarten Charterperioden betrug im Jahr 2010 im Durchschnitt aller Größenklassen 200 Tage und lag damit mehr als 50 % über dem Allzeit-Tief von 2009.

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.

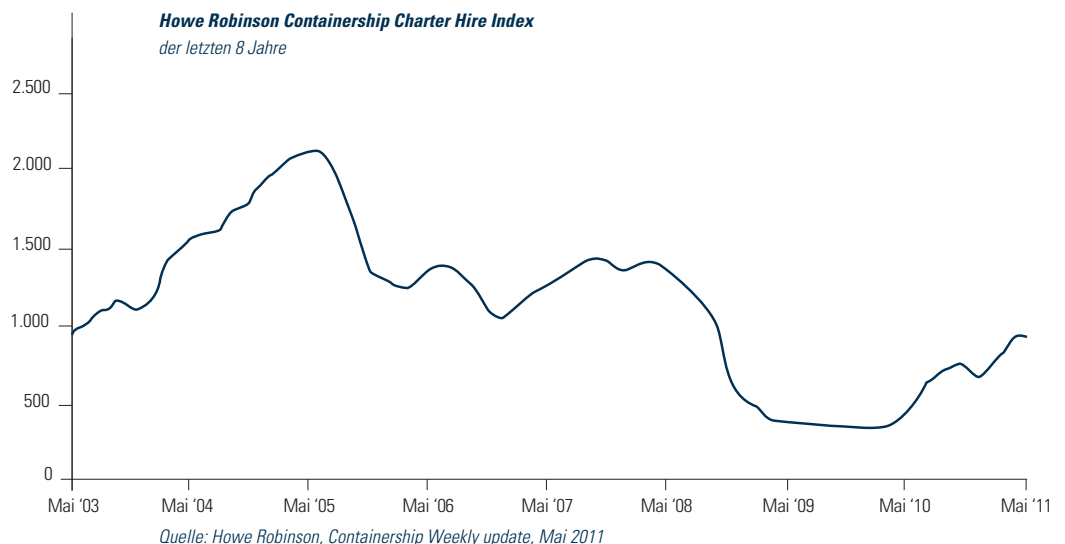
Die Entwicklung der Charterraten für Containerschiffe der 4.000 TEU-Klasse

Der Negativtrend im Jahre 2009 setzte sich auch in den ersten beiden Monaten des Jahres 2010 fort. Auch wenn die Anzahl der Charterabschlüsse im Vergleich zu 2009 anstieg, verblieb die Höhe der zu erzielenden Charterraten mit ca. USD 6.000 pro Tag vorerst auf dem Niveau des Vorjahres. Ab März 2010 stiegen die Tagescharterraten wieder deutlich an und erreichten USD 10.000 bis USD 12.000. Durch das gesteigerte Ladungsaufkommen zog auch die Nachfrage nach Panmax-Tonnage an. Zur Jahresmitte konnten sich die Charterraten noch einmal verdoppeln und erreichten in den Monaten Juni/Juli ein Ratenniveau von USD 23.500 pro Tag in der Spitze, was einer Raten-Vervierfachung innerhalb von vier Monaten entsprach.

Zu diesem Zeitpunkt wurden auch wieder Kontrakte mit längeren Charterperioden von zwei bis drei Jahren geschlossen. Noch zu Anfang des Jahres 2010 waren maximal zwölfmonatige Charterabschlüsse möglich. Seit September 2010 ist die Abschlussstätigkeit wieder rückläufig. Zum einen standen nicht mehr viele Positionen zur Verfügung, zum anderen verlangsamte sich das Wachstum des Ladungsvolumens. Anfang November kam es infolgedessen zu leichten Ratenreduzierungen und kürzeren Charterperioden. Zum Ende des Jahres lagen die erzielbaren Charterraten bei ca. USD 19.000 brutto pro Tag.

Ab Februar 2011 stieg zunächst die Nachfrage nach Panmax-Tonnage. Da das Angebot limitiert war, kam es zu deutlichen Ratensteigerungen von ca. USD 24.000 brutto pro Tag im Februar auf über USD 27.000 im März. Die durchschnittlichen Laufzeiten erhöhten sich dabei von zwölfmonatigen auf zwei-, teilweise dreijährige Perioden. Ab Ende März legte der Aufwärtstrend eine Pause ein. Die Nachfrage der Linienreedereien reduzierte sich und einige gaben sogar Relet-Tonnage (Untervercharterung) in den Markt, was die Raten leicht fallen ließ. Anfang April 2011 konnten ca. USD 26.000 brutto pro Tag bei einer Laufzeit von zwölf Monaten erzielt werden.

Aktuell sind 695 Schiffe in der Größenklasse 3.900 bis 5.100 TEU weltweit im Einsatz, von denen ein Schiff zurzeit nicht verchartert ist und weitere 19 Schiffe ohne Beschäftigung sind. Von 108 bestellten Neubauten, die bis zum Jahr 2013 noch abgeliefert werden sollen, sind derzeit 27 Schiffe charterfrei.



Die Entwicklung der Charraten für Containerschiffe der 3.000 TEU-Klasse

Die schwache Nachfrage und die äußerst niedrigen Charraten setzten sich zu Beginn des Jahres 2010 fort. Zwischen 2.000 und 2.999 TEU gab es knapp 150 Schiffe ohne Beschäftigung. Die erzielbaren Raten lagen bei ca. USD 4.500 pro Tag und die Charterperioden waren meist nur kurzfristig (ein bis drei Monate).

Die leichten Ratensteigerungen ab dem zweiten Quartal 2010 lassen sich mit einer Verbesserung der Bedingungen im gesamten Markt begründen, allerdings war die 3.000 TEU-Klasse nach wie vor von hohen Überkapazitäten betroffen. In den Monaten April und Mai konnten Raten von USD 5.000 bis USD 6.000 pro Tag erzielt werden. Spürbare Ratensteigerungen setzten ab Mitte des Jahres ein. Ende Juni konnten über USD 10.000 pro Tag erzielt werden und die Länge der Charterperioden lag in der Regel bei zwölf Monaten. Im August kamen vermehrt zweijährige Perioden hinzu. Der Höhepunkt des Ratenanstiegs wurde im September/Oktober 2010 erreicht, mit Tagesraten von ca. USD 14.000 für zwölfmonatige Perioden bzw. USD 15.000 für zweijährige Perioden. Ein saisonal bedingter Nachfragerückgang trug ab Ende Oktober dazu bei, dass die Charraten für dieses Segment wieder auf ca. USD 11.750 pro Tag nachgaben.

Ab Februar 2011 entwickelten sich die Charraten weiter positiv. Bis zum Ende des ersten Quartals stiegen sie auf ca. USD 15.000 pro Tag. Die durchschnittliche Charterlänge lag bei zwölf Monaten. Durch den steigenden Bunkerpreis sieht man insbesondere im 3.000 TEU-Markt große Ratenunterschiede zwischen modernen, verbrauchsarmen Schiffen und älterer, verbrauchshöherer Tonnage.

Aktuell sind 543 Schiffe in der Größenklasse 2.400 bis 2.999 TEU weltweit im Einsatz, von denen 17 Schiffe zurzeit nicht beschäftigt sind. Von 43 Neubauten, die bis zum Jahr 2013 zur Ablieferung kommen sollen, sind für 25 Schiffe noch keine Charterverträge geschlossen worden.

Die Entwicklung der Charraten für Containerschiffe der 1.700 TEU-Klasse

Die extrem niedrigen Raten von ca. USD 4.100 pro Tag, die Ende 2009 erzielt werden konnten, setzten sich zunächst auch Anfang 2010 fort. Die Charterperioden waren mit sechs Monaten im Schnitt kurz, viele Befrachter konnten flexible Periodenlängen von ein bis maximal zwölf Monate durchsetzen. Anfang 2010 waren noch 158 Schiffe in der Größenklasse zwischen 1.000 und 1.999 TEU beschäftigungslos. Im April 2010 stiegen die Charraten auf ca. USD 4.500 brutto pro Tag – lagen damit aber immer noch unterhalb der Schiffsbetriebskosten. Die Charterperioden verlängerten sich auf durchschnittlich zwölf Monate. Die Anzahl beschäftigungsloser Schiffe reduzierte sich bis Ende April 2010 um ein Drittel.

Im weiteren Jahresverlauf sorgte die wirtschaftliche Erholung für eine weitere Abnahme an beschäftigungslosen Schiffen, was sich positiv auf die Ratenentwicklung auswirkte. Die erzielbaren Charraten betragen Anfang Juli USD 7.750 brutto pro Tag – was in etwa einer Deckung der Schiffsbetriebskosten entspricht – und erreichten mit knapp USD 9.000 brutto pro Tag ihren Höhepunkt Ende September 2010. Die Charterperioden lagen im Schnitt bei zwölf Monaten. Ein saisonal bedingter Nachfragerückgang und der Anstieg an verfügbarer Tonnage trugen ab Oktober 2010 dazu bei, dass die Raten um zirka 10 % leicht nachgaben. Bis zum Februar 2011 konnte der Rückgang wieder aufgeholt werden. Zum Ende des ersten Quartals wurden erstmals Verträge über USD 10.000 pro Tag geschlossen. Die Charterperioden veränderten sich nicht und liegen weiterhin bei durchschnittlich zwölf Monaten.

Aktuell sind 511 Schiffe in der Größenklasse 1.470 bis 1.799 TEU weltweit im Einsatz, von denen 15 Schiffe zurzeit nicht verchartert und weitere vier beschäftigungslos sind. Von 15 Neubauten, die bis zum Jahr 2013 abgeliefert werden sollen, sind derzeit elf Schiffe charterfrei.

Die Entwicklung der Charraten für Containerschiffe der 1.000 TEU-Klasse

Das Rateniveau lag zu Beginn des Jahres 2010 mit erzielbaren Tagescharraten in Höhe von ca. USD 3.600 wie schon in 2009 noch deutlich unterhalb der Schiffsbetriebskosten. Die Laufzeiten waren mit bis zu sechs Monaten kurz. Anfang des Jahres waren 158 Schiffe in der Größenklasse zwischen 1.000 und 1.999 TEU beschäftigungslos. Durch ein moderates Anziehen des asiatischen Short-Sea-Verkehrs stiegen die Charraten in diesem Segment zum Ende des ersten Quartals leicht auf ca. USD 4.000 brutto pro Tag und die Laufzeiten verlängerten sich auf bis zu zwölf Monate. Im Juni 2010 erreichten die Charraten einen Wert von etwas über USD 5.000 pro Tag und stiegen in den folgenden Monaten auf ca. USD 6.350 für Beschäftigungsperioden von zwölf Monaten. Im dritten Quartal konnten aufgrund der steigenden Nachfrage in Asien und in der Karibik weitere Raterhöhungen bis zu ca. USD 6.800 pro Tag durchgesetzt werden.

Das erste Quartal 2011 schloss an die positiven Entwicklungen des Jahres 2010 an, so dass besonders im März 2011 die Raten noch einmal anzogen und eine Höhe von ca. USD 8.000 pro Tag erreichten. Aufgrund der aktuellen Entwicklungen in Japan, weiter steigenden Bunkerpreisen und niedrigen Frachtraten herrscht eine Unsicherheit bei den Linienreedereien, was insbesondere im China/Japan-Markt, in dem die 1.000 TEU-Schiffe zum großen Teil Beschäftigung finden, zu geringerer Nachfrage führt. Insofern kann es kurzfristig auch wieder zu sinkenden Charraten kommen.

Die Anzahl der in Fahrt befindlichen Schiffe in der Größenklasse 830 bis 1.199 TEU beträgt aktuell 731, von denen zurzeit 31 Schiffe ohne Beschäftigung sind. Von 64 Neubauten, die bis 2013 abgeliefert werden sollen, sind bislang noch 40 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.

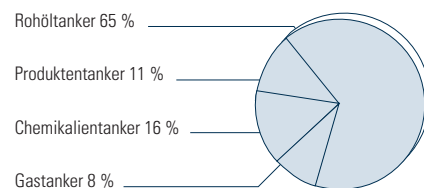
Auf den Langstrecken wird der Transport von Rohöl mit so genannten VLCC und ULCC (= Very Large Crude Carrier bzw. Ultra Large Crude Carrier) durchgeführt. Diese Schiffe haben eine Tragfähigkeit von 200.000 tdw und mehr.

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.

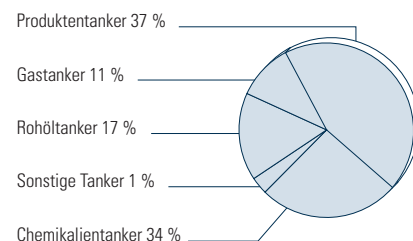
Da Rohöl ein Massenprodukt ist, besteht mit 65 % der Tragfähigkeit aller Tanker der größte Anteil aus Rohöltankern (siehe Grafik oben). Schiffe mit großer Transportkapazität sind insbesondere für den Transport vom Förderland zur Raffinerie gefragt.

Tragfähigkeit der Tankschiffe nach Typen

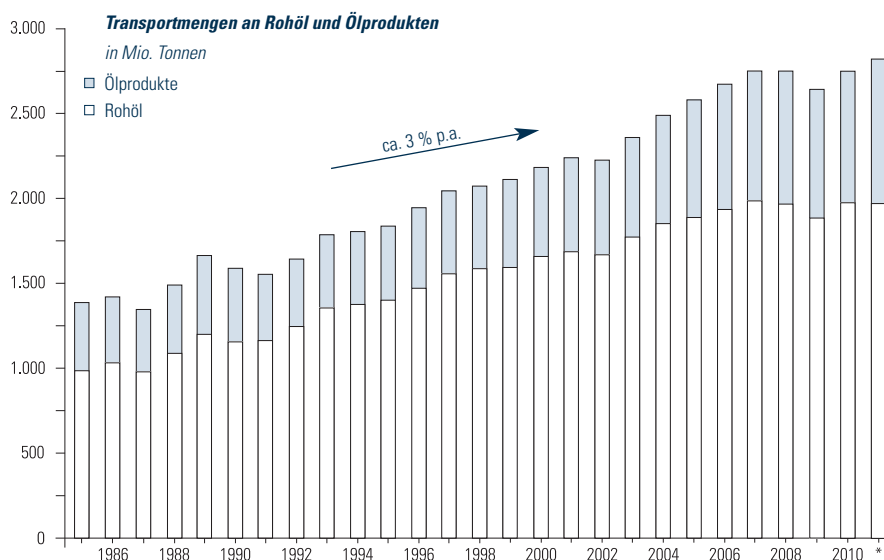


Quelle: VDR; Daten der deutschen Seeschifffahrt, Ausgabe 2011

Anzahl der Tankschiffe nach Typen



Quelle: VDR; Daten der deutschen Seeschifffahrt, Ausgabe 2011



- 2005: +3,6 %
- 2006: +3,6 %
- 2007: +2,9 %
- 2008: -0,15 %
- 2009: -3,7 %
- 2010: +4,1 %
- 2011: +2,6 %

Quelle: Clarkson Research, Mai 2011

	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	553	421	889	402	1.807	564
- davon mit Doppelhülle	521	409	858	385	1.676	476
- davon Einhüllentanker	32	12	31	17	131	88
- davon mit Doppelhülle, älter als 20 Jahre	1	9	32	13	73	16
Verschrottungspotenzial	6 %	5 %	7 %	7 %	11 %	18 %
Orderbuch	174	147	129	77	285	93
Ersatz	527 %	700 %	205 %	257 %	140 %	89 %
Prog. Klassenzuwachs bis 2013	25 %	30 %	7 %	12 %	4 %	-2 %

Quelle: Clarkson research studies, Oil & Tanker Trades Outlook, April 2011

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 37 % 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.

Die Welttankerflotte

Im Vergleich zum Vorjahr wuchs die Welttankerflotte erneut an. Berichteten die Experten von Clarkson Research im April 2010 noch von einem Bestand über rund 5.350 Tanker, so erhöhte sich diese Anzahl im April 2011 auf rund 5.520 Einheiten mit einer Tragfähigkeit von insgesamt rund 460 Mio. tdw.

Das Panmax-Segment, zu dem MT „HLL Ashley Sea“ und MT „HLL Sharon Sea“ zählen, gliedert sich in Tanker mit einer Tragfähigkeit von 60.000 bis 69.000 tdw und Tanker jüngerer Baujahre (Durchschnittsalter: 4,6 Jahre) mit einer Tragfähigkeit von 70.000 bis 79.999 tdw.

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, 25.000 bis 30.000. Die Hanseatic Lloyd Tanker dieses Segments gehören zur Gruppe der Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 15.000 bis 20.000 tdw.

Durch hohe Ablieferungen und Verschrottungen nimmt das Alter der fahrenden Tankerflotte im Vergleich zum Vorjahr weiter ab. Am Ende des ersten Quartals 2011 gliedert sich die Altersstruktur des Tankermarktes wie folgt: Weltweit sind 10 % aller im Einsatz befindlichen Tanker älter als 20 Jahre. Im Segment der Panmax-Tanker haben Schiffe dieses Alters einen Anteil von 6 % und im Segment der Small-Handy-Size-Tanker (15.000 bis 20.000 tdw) einen Anteil von 16 %. Der Altersdurchschnitt der gesamten Tankerflotte beträgt 8,6 Jahre und fällt damit im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 Jahre niedriger aus.

In der Panmax-Klasse fahren von derzeit 402 Tankern 17 Schiffe als Einhüllentanker, die von den Oil Majors kaum mehr eingesetzt werden und dem Markt damit nicht mehr zur Verfügung stehen. In der Small-Handy-Size-Klasse (15.000 bis 20.000 tdw) fahren von 564 Tankern derzeit noch 88 Schiffe als Einhüllentanker. Aus wirtschaftlichen Gründen sowie aus den IMO-Regulierungen ergibt sich das in der Tabelle auf dieser Seite dargestellte Verschrottungspotenzial.

Gemäß dem Orderbuch für Tankschiffe liegen für alle Segmente Neubaufträge vor. Die Anzahl der Neubestellungen fällt im Bereich der Panmax-Tanker (60.000 bis 80.000 tdw) unauffällig aus und unter Berücksichtigung des Verschrottungspotenzials endet in dieser Betrachtung der prognostizierte Klassenzuwachs mit 12 %, das heißt mit rund 3 % p.a.

Dabei gilt zu beachten, dass in 2011 eine große Anzahl an Ablieferungen stattfinden wird. Im Bereich der Small-Handy-Size-Tanker (15.000 bis 20.000 tdw) fällt die Anzahl der Neubestellungen ebenfalls moderat aus und unter Berücksichtigung des Verschrottungspotenzials beläuft sich der prognostizierte Klassenzuwachs sogar negativ auf -2 %.

Der Chartermarkt

Nach wie vor lassen sich die guten Nachrichten der Weltwirtschaft noch nicht auf die Tankermärkte übertragen. Die Charraten für Tanker im Spotmarkt haben in der ersten Jahreshälfte 2010 sukzessive nachgegeben. Je nach Tankersegment kam es zeitversetzt in der zweiten Jahreshälfte zu einer Erholung, die aber in der Jahresbetrachtung nur zu Charraten auf niedrigem Niveau in dem Jahr führen konnte. Die Charraten des 1. Quartals 2011 konnten sich im Vergleich zum Vorjahr nur stabilisieren und deuten noch nicht auf eine nachhaltige Erholung des Chartermarktes hin.

Das globale Wirtschaftswachstum ließ in der Vergangenheit die Transporte von Flüssiggütern durchschnittlich um ca. 3 % pro Jahr wachsen. Die aktuellen Berichte von Clarkson Research zeigen einen Anstieg der Transportnachfrage im Jahr 2010 von ca. 4,1 % an und prognostizieren für 2011 ein Wachstum von rund 2,6 %. Die Tankerablieferungen in 2011 werden insgesamt das bisherige Transportangebot um rund 7,3 % erhöhen. Hierbei ist zu beachten, dass es von Segment zu Segment große Unterschiede in der Tonnageentwicklung geben wird. Auch wenn die Verschrottung alter Tonnage und die weitere Stilllegung von Einhüllentankern diesen Wert noch nach unten korrigieren werden, bleibt eine erhebliche Diskrepanz in der Entwicklung der weltweiten Tankertonnage festzuhalten. Diese Entwicklung setzt auch im Jahr 2011 die Charraten weiter unter Druck.

Obwohl sich die Transportnachfrage und das Tonnageangebot in 2011 annähernd ausgeglichen entwickeln, hat der Markt immer noch das Ungleichgewicht aus den Jahren 2008, 2009 und 2010 zu kompensieren. Bedingt durch die Weltwirtschaftskrise liegt das Ladungsvolumen im Jahr 2010 auf dem Niveau der Jahre 2007/2008. Gleichzeitig ist aber die Flotte der weltweiten Tankschiffahrt in den drei Jahren um insgesamt 17 % gewachsen.

Einhergehend mit den in 2011 stark ansteigenden Weltmarktpreisen für Rohöl (Preis pro Barrel im Januar rund USD 95 und Ende April rund USD 122), stiegen auch die Bunkerkosten. Im Verlauf des Jahres 2010 lag der Bunkerpreis für CST 380 bei rund USD 500 pro Tonne. Seit Januar 2011 steigt der Bunkerpreis stark an und erreichte Anfang Mai bereits Werte um USD 660 pro Tonne. Diese Entwicklung belastet nicht nur den Tankermarkt, sondern beeinflusst auch die Charraten in der weltweiten Schiffahrt.

Der Verbrauch von Mineralöl und Produkten wird von den Experten der International Energy Agency (IEA) für 2010 mit 87,9 Mio. bpd (barrel per day) angegeben und liegt damit rund 1,3 Mio. bpd höher, als noch im September 2010

für diesen Zeitraum prognostiziert. Auch für das Jahr 2011 erwarten die Experten aufgrund der anhaltenden Erholung der Weltwirtschaft einen steigenden Verbrauch und prognostizieren einen Bedarf von rund 89,4 Mio. bpd.

Neben den ansteigenden Transportmengen bei den Mineralölprodukten entwickeln sich voraussichtlich auch Flüssiggüter in 2011 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 die Small-Handy-Size-Tanker gedeckt werden kann.

Die Entwicklung der Charraten für Panmax-Tanker

Die ansteigenden Transportmengen von Flüssiggütern trafen im Markt der Panmax-Tanker auf eine erhöhte Tankerflotte und konnten so zu keinen maßgeblichen Entwicklungen bei den Charraten in diesem Segment beitragen.

Im ersten Quartal 2010 wurden im Spotmarkt der Panmax-Tanker Charraten zwischen USD 13.000 und USD 16.000 pro Tag brutto aufgefahren. Im zweiten und dritten Quartal des Jahres belastete die geringe Nachfrage und die daraus entstehende Überkapazität den Tankermarkt sehr und führte zu Bruttocharraten zwischen rund USD 14.000 und USD 12.000 pro Tag. Den Tiefpunkt markieren im dritten Quartal die Bruttocharraten des Novembers mit rund USD 7.500 pro Tag, welche zugleich auch die niedrigsten Charraten der vergangenen Jahre darstellen. Zum Jahresende verbesserte sich die Situation leicht und es konnten Charraten um rund USD 10.500 pro Tag aufgefahren werden.

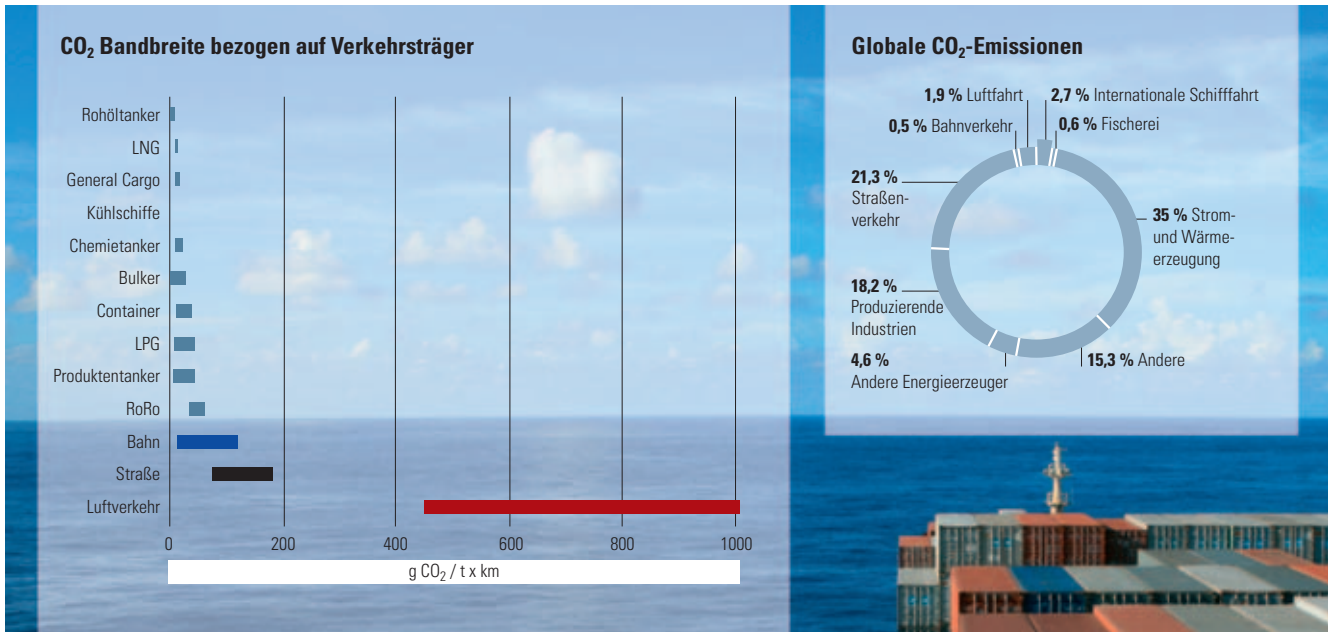
Auch die ersten Monate des Jahres 2011 sind von starken Schwankungen gekennzeichnet. Im Januar und März des Jahres konnten Charraten um rund USD 15.000 pro Tag erzielt werden, im Februar hingegen lediglich rund USD 10.000 pro Tag. Im April belief sich das Charratenniveau wiederum bei rund USD 17.000 pro Tag.

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

Die ansteigenden Transportmengen von Flüssiggütern trafen im Markt der Small-Handy-Size-Tanker auf eine überproportional gewachsene Tankerflotte und konnten so zu keinen maßgeblich positiven Entwicklungen bei den Charraten in diesem Tankersegment beitragen.

Im ersten Quartal 2010 konnten im Vergleich zum vierten Quartal 2009 zunächst höhere Charraten im Spotmarkt der Small-Handy-Size-Tanker erzielt werden. Das durchschnittliche Charratenniveau lag bei rund USD 10.000 pro Tag. Im zweiten Quartal des Jahres belasteten die geringe Nachfrage und die daraus entstehende Überkapazität den Charratenmarkt und ließ die Charraten bis Juni deutlich auf rund USD 4.500 pro Tag fallen. Seitdem erholten sich die Charraten im Spotmarkt der Small-Handy-Size-Tanker leicht und lagen im dritten Quartal bei durchschnittlich rund USD 6.300 pro Tag. Im letzten Quartal entwickelten sie sich auf durchschnittlich rund USD 8.600 pro Tag. Für das Jahr 2011 wird mit einer Stabilisierung des Ratenniveaus bei etwa USD 10.000 pro Tag gerechnet.

Attraktive Angebote zu Zeitcharterverträgen existieren nur vereinzelt und bilden aufgrund ihrer Rahmenbedingungen nur sehr selten wirtschaftlich sinnvolle Alternativen zum Spotgeschäft. Hier werden langfristige Vertragslaufzeiten zu niedrigsten Tagescharraten von rund USD 8.500 pro Tag angeboten, die keine Möglichkeiten bieten, an einem sich früher als erwartet erholenden Markt teilzuhaben.



Quelle: Second IMO GHG Study 2009

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 schiffahrtsbezogene 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 große Linienreedereien

wie APL, NYK, Hanjin oder auch Hapag-Lloyd und Hamburg Süd sowie Verladern, 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 Seeschiffahrtsorganisation wird der besondere Stellenwert des maritimen Umweltschutzes deutlich: „Safe, Secure and Efficient Shipping on Clean Oceans“. Auf der im Dezember 2010 durchgeführten „United Nations Climate Change Conference“ im mexikanischen Cancún berichtete die IMO über die Anstrengungen der Schifffahrtsbranche, auch weiterhin einen signifikanten Beitrag zur Reduzierung der vom Schiffsbetrieb ausgehenden Emissionen von Treibhausgasen zu leisten.

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 Zusammenhang mit der von der IMO entwickelten Konvention zum umweltschonenden Recycling von Schiffen konnten weitere Fortschritte erreicht werden: Die Türkei, einer der fünf wichtigsten Standorte für das Recycling von Schiffen, unterzeichnete die „Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships“. Mit dieser Konvention 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-Meerespolitik 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.

Die Vertragsparteien des so genannten „Bonn-Agreements“ von 1983 (Übereinkommen zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Verschmutzung der Nordsee durch Öl und andere Schadstoffe) verabschiedeten 2010 auf ihrem Dubliner Treffen einen Aktionsplan. Dieser Aktionsplan sieht eine Reihe von Einzelmaßnahmen zur Bekämpfung von illegalen und unfallbedingten Verschmutzungen des Nordseeraumes und seiner Seewege vor.

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 etwas 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: Nach einer intensiven Aufbauphase wurde das Umwelt-Management-System der Bremer Landorganisationen von Hanseatic Lloyd und damit auch der technisch betreuten Flotte nach der Umweltnorm ISO 14001 zertifiziert. Bei den beiden neu ins Management übernommenen Panmax-Tankern befindet sich diese Zertifizierung in der Vorbereitung. Die Einführung eines Umwelt-Management-Systems basiert auf Freiwilligkeit. 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.



Die Leistungen der Seeleute weltweit sind nicht unbeachtet. Die UN hat 2010 zum Jahr der Seeleute erklärt und dankte damit den mehr als 1,2 Millionen Seefahrern – Männern wie Frauen vom gesamten Erdball – für die besondere Mitwirkung an unser aller Wohlergehen.

Global

Der Arbeitsmarkt für Seeleute macht traditionell nicht an nationalen Grenzen halt, sondern kann nahezu als ein Musterbeispiel für einen globalen Arbeitsmarkt angesehen werden. Es wird geschätzt, dass mehr als 1,2 Millionen Menschen auf den Weltmeeren an Bord von Handelsschiffen im Einsatz sind. Mit der „International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping“ (STCW) liegen bereits seit vielen Jahren weltweit einheitliche Standards in Bezug auf die Ausbildung von Seeleuten vor. Das STCW-Übereinkommen wurde im Jahr 2010 auf einer diplomatischen Konferenz in Manila den aktuellen Anforderungen der internationalen Seeschifffahrt angepasst. Neben einer Reihe von Detailänderungen sind insbesondere die Einführung des neuen Berufsbildes „Electro Technical Officer“ sowie eine verstärkte Berücksichtigung von erforderlichen Führungskompetenzen hervorzuheben.

Mit der 2006 im Rahmen der International Labour Organisation (ILO) in Genf vereinbarten „Maritime Labour Convention“ wird nun auch der Bereich des Arbeitnehmerschutzes auf eine weltweit akzeptierte Basis gestellt, die dennoch Raum für nationale Anpassungen lässt. In der Vergangenheit waren Wettbewerbsverzerrungen in der Schifffahrt im Zusammenhang mit der Behandlung von Seeleuten nicht auszuschließen. Die Reederei, die gute Arbeitsbedingungen für ihre Seeleute bietet, kann – zumindest bei einer kurzfristigen Betrachtung – Kostennachteile gegenüber einem Wettbewerber haben, der seiner Fürsorgepflicht als Arbeitgeber nicht hinreichend nachkommt. Im neuen ILO-Abkommen geht es im Wesentlichen um die Mindestanforderungen an Seefahrer, ihre arbeitsvertraglichen Rahmenbedingungen und die Arbeitsbedingungen an Bord sowie um Fragen der Gesundheits- und Sozialfürsorge.

Viele von diesen Aspekten waren bislang in einer Reihe von anderen Vorschriften und Empfehlungen geregelt; der Vorteil der Maritime Labour Convention liegt also auch in der transparenteren und aktuelleren Zusammenfassung von Einzelregelungen. Neue Erkenntnisse, die bislang anderweitig nicht berücksichtigt waren, sind in die Maritime Labour Convention mit eingeflossen, zu nennen sind hier beispielsweise die Themen Lärmschutz oder auch Schutz vor permanenten Vibrationen im Schiffsbetrieb. Mit dem Inkrafttreten des einheitlichen Seearbeitsübereinkommens wird Ende 2011, spätestens Anfang 2012 zu rechnen sein.

Nach der letzten umfassenden gemeinsamen Arbeitsmarkterhebung der Schifffahrtsorganisationen BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) und ISF (International Shipping Federation) aus dem Jahr 2010, wurde das weltweite Arbeitsmarktangebot auf 624.000 Offiziere und 747.000 Mannschaftsdienstgrade geschätzt. Je nach Szenario erwartet man für das Jahr 2015 auf dem weltweiten Arbeitsmarkt für Seeleute eine Unterdeckung zwischen 2 % und 11 %. Hinzu kommt, dass auch die Altersstruktur im Offiziersbereich es dringend erforderlich macht, rechtzeitig die Weichen für eine effektive Nachwuchssicherung zu stellen.



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 Watchkeeping“ (STCW) entspricht.

Deutschland

Zur Mitte des Jahres 2010 waren nach Angaben des Verbands Deutscher Reeder an Bord deutscher Seeschiffe insgesamt 15.349 Seeleute beschäftigt. Die Nachfrage nach einem nautischen Studium ging in 2010 gegenüber dem Vorjahr leicht zurück. Ein entsprechendes Studium ist in Deutschland derzeit an den Hochschulstandorten in Leer, Elsfleth, Warnemünde, Flensburg sowie in Bremen möglich. Sehr großer Nachwuchsbedarf besteht nach wie vor im Bereich der Schiffsbetriebstechnik – in diesem Segment gibt es deutlich zu wenig Studieninteressierte. Der Verband Deutscher Reeder hebt in seinem Jahresbericht die wachsende Anzahl weiblicher Schiffsführungskräfte hervor: Im Jahr 2010 fuhren zehn Kapitäninnen, 85 nautische und vierzehn technische Offizierinnen auf deutschen Schiffen zur See.

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.

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) und ist seit vielen Jahren Förderer und aktiver Partner des von der Hochschule Bremen initiierten „Bremer Schifffahrtskongresses“, auf dem regelmäßig Themen des maritimen Personalmanagements diskutiert werden.

Ausblick

Die Weltwirtschaft erholt sich nach Einschätzung des Internationalen Währungsfonds trotz des Anstiegs der Ölpreise und gewinnt an Kraft. Im Jahr 2011 wird die Weltwirtschaft um etwa 4,4 % zulegen, die Prognose für 2012 liegt bei 4,5 %. Die gestiegenen Rohstoffpreise werden nach Ansicht des IMF die Erholung der Weltwirtschaft nicht wesentlich beeinflussen. So unterstellt der IMF in einem Stresstest für die Weltwirtschaft, dass der Ölpreis in diesem Jahr auf 150 USD pro Barrel steigt und erst 2012 wieder fällt. Die Wirtschaft der Industriestaaten würde dann nicht um 2,4 % sondern um etwa 1,7 % wachsen. Dennoch betrachtet der IMF einen Anstieg des Ölpreises als Folge der politischen Verwerfungen im Mittleren Osten und Nordafrika als größtes Risiko für die Entwicklung der Weltwirtschaft.

Vor dem Hintergrund der weltweiten konjunkturellen Belebung hat auch der Welthandel wieder deutlich an Fahrt gewonnen. Auch wenn der Aufholprozess künftig etwas langsamer verlaufen wird, so ist doch für 2011 mit einem Anstieg des Welthandels um 7,4 % und in 2012 um 6,9 % zu rechnen. Der steigende Welthandel und die damit einhergehenden wachsenden Warenströme lösen ansteigende Transportnachfragen zwischen Asien, Europa und Amerika aus. Diese Entwicklungen sorgen für die Auslastung bestehender Liniendienste und eine zunehmende Nachfrage nach Tonnage.

Inwieweit die verheerende Erdbeben- und Atomkatastrophe in Japan, der Krieg in Libyen, die Unruhen im Nahen Osten und Westafrika Auswirkungen auf die Tankermärkte haben werden, bleibt abzuwarten. Japan als drittgrößte Volkswirtschaft steht für gut 9 % der weltweiten Ölnachfrage. Die Beschädigungen an Raffinerien lassen nach Meinung der Experten eine erhöhte Einfuhr von Mineralölprodukten erwarten. Auch die Ankündigung der japanischen Regierung, zukünftig bei der Energieversorgung des Landes nicht weiter auf Atomenergie zu setzen, könnte

übergangsweise zu erhöhten Einfuhren von Produkten und hier insbesondere Heizöl führen. Diese Effekte könnten sich auch positiv auf die Auslastung von Produktentankern auswirken.

Pro Jahr werden rund acht Milliarden Tonnen Güter auf dem Seeweg transportiert. Damit bewältigt der internationale Seeverkehr über 90 % des globalen Welthandels. An den weltweiten CO₂-Emissionen hat er aber nur einen Anteil von 2,7 %. Im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern ist das Seeschiff das energieeffizienteste Transportmittel. Mit ihm kann eine Tonne Fracht mit dem geringstmöglichen Einsatz an fossilen – und somit nicht erneuerbaren – Brennstoffen transportiert werden. Mit diesem hohen ökologischen Ist-Zustand gibt sich die Schifffahrt jedoch nicht zufrieden und sieht in vielen Bereichen noch Verbesserungspotenzial.

Neben weitreichenden Maßnahmen zur weiteren Verringerung der CO₂-Emissionen stehen Bemühungen, den Schwefelgehalt des Brennstoffs auf sinnvolle Weise zu reduzieren, im Mittelpunkt der Diskussionen. An Lösungen für die Senkung von Schiffsemissionen in den Häfen sowie die Ratifizierung des 2004 beschlossenen internationalen Ballastwasserübereinkommens zum Schutz der Meere wird ebenfalls gearbeitet. Die Entsorgung ausgedienter Schiffe steht seit Ende 2005 auf der Agenda der International Maritime Organization (IMO). Im September 2009 hat sie mit der „Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009“ eine Konvention vorgelegt, die von 67 IMO Mitgliedstaaten bereits unterzeichnet wurde.

Die Anstrengungen der maritimen Wirtschaft, die Schifffahrt noch umweltfreundlicher zu gestalten, sind groß. Sie ist sich ihrer globalen Verantwortung bewusst und stellt sich den Anforderungen. Allerdings muss die Wahrnehmung der Schifffahrt in der Öffentlichkeit deutlich verbessert werden – insbesondere deren Anstrengungen in Sachen Umweltschutz.

Trotz der schwierigen wirtschaftlichen Situation haben die Reedereien an Bord wie an Land auf unverändert hohem Niveau ausgebildet. 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 qualifiziertes Personal und muss dafür Perspektiven schaffen. Berufe in der Seeschifffahrt haben Zukunft. Sie bieten erstklassige Karrierechancen und ein weites Einsatzspektrum an Bord wie an Land.

Immer häufiger wagen Frauen den Sprung an Bord. Zwischen 10 % und 20 % liegt der Frauenanteil in den diversen maritimen Ausbildungszweigen. An der Hochschule Bremen waren es im vergangenen Jahr 12 % von 500 Studierenden. Ein Drittel der Ausbildung im Diplomstudiengang „Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr“ befasst sich mit maritimem Management. Hinsichtlich der bevorstehenden Umstellung auf Bachelor- und Master-Studiengänge spielt dies eine große Rolle. Denn künftig kann an der Hochschule Bremen direkt nach dem Bachelor mit dem Master-Studiengang „Maritimes Management“ weiter studiert werden. Dies sei gerade für Nautikerinnen interessant, die sich kein ganzes Leben auf See wünschen, zum Beispiel wenn sie Beruf und Familie vereinbaren wollen, wirbt die Hochschule: „Frauen in der Nautik sind ausdrücklich erwünscht!“