

**Der Schifffahrts-
und Chartermarkt**
für Containerschiffe

Stand: Mai 2010



HANSA MARE REEDEREI

Inhalt

- Die Weltwirtschaft
- Die Welthandelsflotte
- Die Containerschiffahrt
- Die Weltcontainerflotte
- Der Chartermarkt
- 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.

Wirtschaftswachstum				
<i>(BIP) in %</i>	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

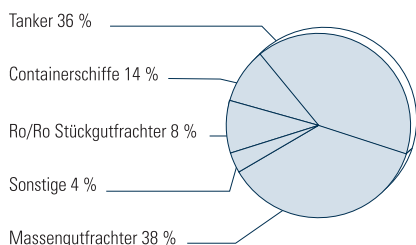
Nach einem für Deutschland sehr schwierigen Jahr 2009 mit einem rückläufigen wirtschaftlichen Ergebnis von 5,0 % zeigen nun auch hier, wie in den USA, die EUR 85 Milliarden umfassenden Konjunkturprogramme ihre Wirkung. Für das laufende Jahr wird vom IWF wieder ein Wachstum der Wirtschaftsleistung von 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.

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 wuchs die Welthandelsflotte im Verhältnis zum Vorjahr um 7,0 % auf eine Gesamtraggfähigkeit von fast 1.236 Mio. tdw.

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.

Weltbandelsflotte 2009
nach Tragfähigkeit



Quelle: Clarkson Shipping Intelligence Weekly, Mai 2010

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.

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

Die Containerschifffahrt

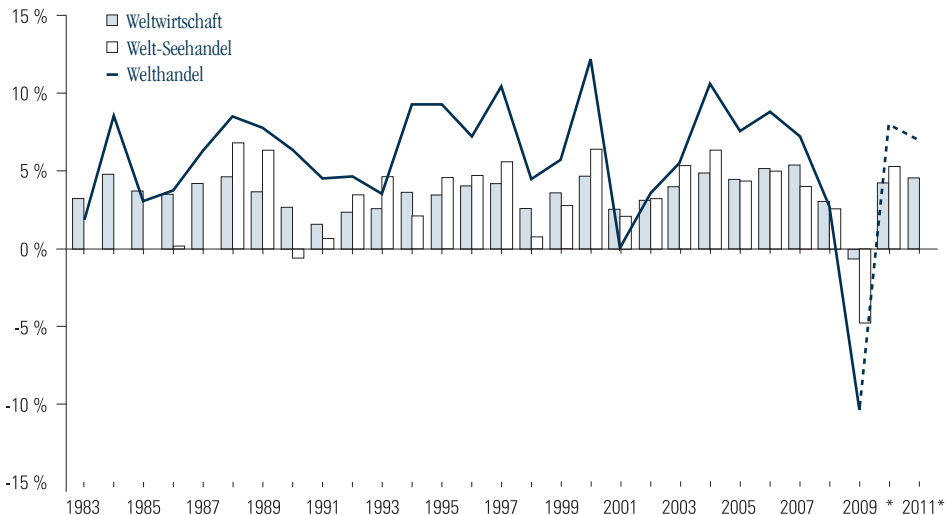
Von der Globalisierung und der stetigen Zunahme des Containertransportes profitierte in den vergangenen 30 Jahren insbesondere die Containerschifffahrt. In der Vergangenheit lagen die Zuwachsraten des Containerverkehrs stets über denen der Weltwirtschaft und des Welthandels.

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. 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.

Wachstumsraten wichtiger maritimer Kennzahlen



Quelle: IMF und Clarkson, April 2010

* Prognose



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 Containertonnage auf.

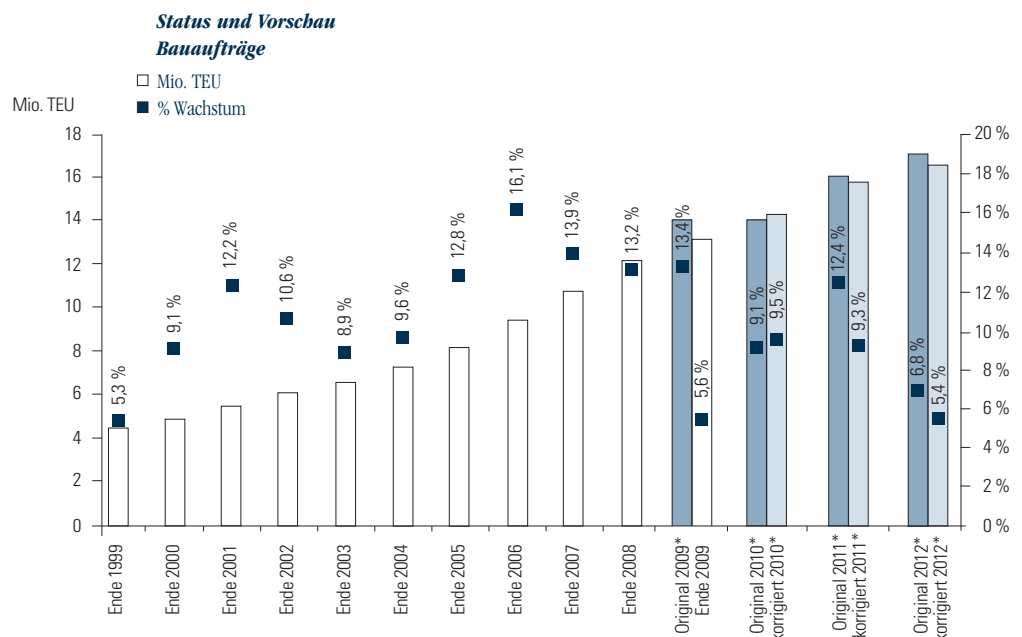
Auch die Verschrottung von Alttonnage in 2009 wirkt sich positiv auf die Reduzierung des Flottenwachstums aus. Insgesamt wurden 364.000 TEU Kapazität abgebrochen, was einer Verschrottungsquote der Welttonnage von rund 2,9 % entspricht.

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 Frachtratenerhöhungen 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.

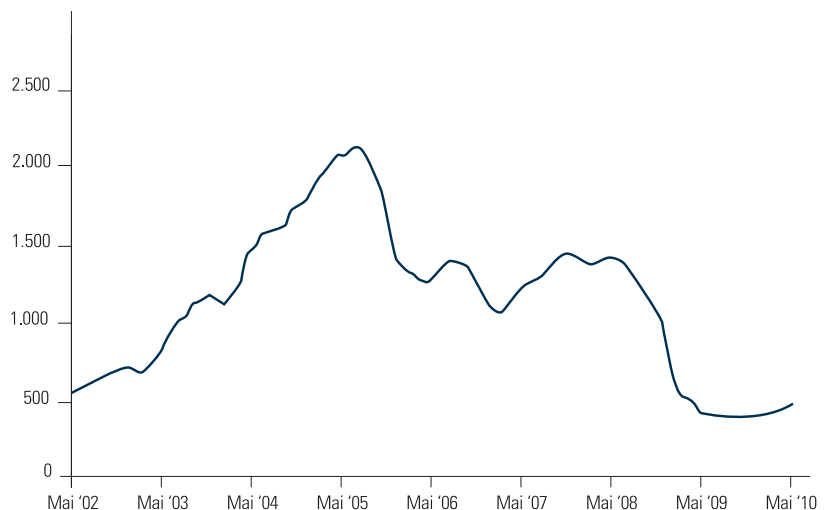
Weitere Unterstützung bekam der Markt durch einen höheren Grad der Verschrottung von rund 2,9 % der Flotte sowie durch drastische Sparmaßnahmen der Linien bei den Brennstoffen. Das so genannte „Slow Steaming“ (langsam fahren) der Schiffe in den Liniendiensten reduziert einerseits den Treibstoffverbrauch 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 Charterraten 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 Chartermärkte 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-Charterraten-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 Charterraten 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

Die Entwicklung der Charrerraten

In dem vorliegenden Chartermarktbericht wird 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 Charterschiffe 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 Rateniveau 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.

MARITIME RAHMENBEDINGUNGEN – UMWELT UND PERSONAL

Umweltschutz ist grenzenlos

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.

Maritimer Umweltschutz – Global

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 Verloader, 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“.

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.

Maritimer Umweltschutz – Europa

In der Europäischen Union wurde der maritime Umweltschutz in den letzten Jahren 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.

Maritimer Umweltschutz – 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.

Maritimer Umweltschutz bei Hansa Mare

Unser Ziel ist es, unsere Effizienz zu steigern, Kosten zu senken und die Belastungen auf die Umwelt zu minimieren. Die Verbesserung der Umweltbilanz geht dabei unmittelbar mit einer effizienten Nutzung der Ressourcen einher – alles, was zu einem geringeren Verbrauch führt, verringert gleichzeitig den Emissionsausstoß und entlastet die Umwelt. Fast die gesamte Hansa Mare-Flotte ist mit einem elektronischen, Schmierstoff reduzierenden System ausgestattet und kann auf den Betrieb mit einem speziellen niedrigen TBN-Öl umgestellt werden, so dass beim Fahren von schwefelarmem Brennstoff ein Schwefelanteil von unter 1,1 % realisierbar ist. Der Unterwasserbereich der Schiffe wird alle fünf Jahre im Rahmen der Wertzeiten mit einem Bewuchs hemmenden, umweltfreundlichen Anstrich versehen. Darüber hinaus wird ein strenges Ballastwasser-Management betrieben. Der Qualitäts-, Sicherheits- und Umweltschutzstandard auf allen Schiffen der Hansa Mare Reederei wird laufend überwacht und alle internationalen und nationalen Vorschriften umgesetzt. Die Besatzungen an Bord wie die Landorganisation handeln bei ihren täglichen Aufgaben stets aktiv im Sinne des Umweltschutzes.



Karriere an Bord

„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.

Berufsaussichten – Global

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 zurück liegenden schwierigen Jahre in der weltweiten Schifffahrt der Bedarf an Schiffs-offizieren zurückgehen wird, eine Aktualisierung der BIMCO/ISF-Studie steht turnusgemäß für das Jahr 2010 an und wird hierzu genauere Erkenntnisse liefern.

Berufsaussichten – Europa

Die Stärkung der Berufe und der Beschäftigung in den unterschiedlichen maritimen Sektoren gehört auch zu den Kernaufgaben der integrierten Meerpolitik 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.

Berufsaussichten – 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 verdi) 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.

Berufsaussichten bei Hansa Mare

Der Dialog zwischen den Beschäftigten an Land und an Bord hat bei uns einen hohen Stellenwert, u.a. werden regelmäßig gemeinsame Workshops von Schiffsführungspersonal und Unternehmensmanagement durchgeführt. Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen werden von uns 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 ein zentrales Element unseres kontinuierlichen Verbesserungsmanagements. Unser Engagement 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. Für Studierende nautischer sowie schiffsbetriebstechnischer Studiengänge ermöglichen wir je nach Verfügbarkeit die erforderlichen Praxissemester an Bord unserer Schiffe.

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 Analysen von Clarkson in 2010 um 5,5 % wachsen.

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 anstehende 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.