



Aktuelles

Containerschiffahrt auf Erholungskurs – Gewinner sind Feederschiffe in allen Größenklassen

Während Containerschiffe bereits auf Erholungskurs fahren, ist in der Tank- und Bulkschiffahrt die Beschäftigungssituation unverändert schwierig und die Charraten sind weiterhin unter Druck. Hoffnung macht das Alter vieler Bulker, was zu größeren Abwrackaktivitäten führen kann. Lichtblick im Tankersegment ist die erwartete Ölverbrauchsteigerung bei gleichsam rückläufigen Neubauzahlen. Hingegen benötigt die Containerschiffahrt neue Schiffe, um den stetig steigenden globalen Containerumschlag bewältigen zu können. Für 2011 rechnen Experten mit einer Steigerung um 8,5%, für 2012 um weitere 8,4% und in den Folgejahren erwarten sie ein jährlich um 6,5% zunehmendes Umschlagsvolumen. Neue Containerschiffe sind bereits im Bau und werden teils in diesem Jahr schon abgeliefert. Die Zahlen zeigen jedoch, dass der TEU-Zuwachs in der Größenklasse bis 7.999 TEU dem Wachstum der Großtonnage hinterherhinkt. Um die entstehende Kapazitätsdifferenz von 1.875.000 TEU auffangen zu können, werden mehr kleinere Schiffe benötigt als im Saldo zur Flotte hinzukommen. Im Segment der Feeder-Schiffe zeichnet sich eine Lücke ab, obschon ihnen eine steigende Bedeutung zukommt. Denn sie kommen zum Einsatz, um das Transportvolumen der Megacarrier von den reinen Umschlaghäfen – sogenannten Hub-Ports – in alle Richtungen zu den eigentlichen Bestimmungshäfen zu bringen. Diese Entwicklung in Richtung Hub-and-spoke-System (Naben-und-Speichen-System) steht zwar noch am Anfang, scheint sich aber fortzusetzen. Und mit den immer größer werdenden Containerriesen wachsen auch die Feederschiffe – Containerschiffe mit 2.000 bis 6.500 TEU sind inzwischen auf dem Weg die sogenannten „working horses“ zu werden.

Quelle: Michael Rathmann (www.mira-anlagen.de, HANSA International Maritime Journal Nr.6)



Seeleute gerettet – Containerschiff der Ahrenkiel- Flotte nimmt Schiffbrüchige an Bord

Die sechs taiwanesischen Fischer, die das Containerschiff **MS MASOVIA** am 22. Juni 2011 an Bord nahm, sind wohlauf. Sie hatten sich, als ihr Fischerboot 190 Seemeilen südlich von Ho Chi Minh City/Vietnam nach einem Brand im Maschinenraum bei Windstärke fünf in Seenot geriet, auf ihre Rettungsinsel begeben. Die umliegenden Schiffe waren aufgefordert, nach dieser Ausschau zu halten. Die **MS MASOVIA** war auf dem Weg von Hongkong nach Penang und konnte die Schiffbrüchigen an Bord nehmen. Das 174 Meter lange und 26 Meter breite Containerschiff mit einer Ladekapazität von 1.504 TEU gehört zur Flotte



der Traditionsreederei Ahrenkiel, die Hauptgesellschafterin des Fondshaus Hamburg ist.

Quelle: Ahrenkiel Group

Experten Talk – „Eine einheitliche Aussage für alle Segmente zu treffen, ist derzeit noch schwierig“

Entlang der negativen Berichterstattung über den Schiffsmarkt zeigt das Containersegment, das im Jahr 2009, dem schlechtesten Wirtschaftsjahr seit dem zweiten Weltkrieg, besonders gelitten hatte, einen dynamischen Aufwärtstrend. Das Umschlagvolumen wies 2010 mit 14,5% einen der höchsten Anstiege in der Historie der Containerschifffahrt auf. Die Charraten haben sich von Januar 2010 bis März 2011 verdreifacht. Und vor dem Hintergrund moderater Neuablieferungen zeichnet sich eine Fortsetzung der Marktaufwärtsbewegung ab. So resümiert das Analysehaus FondsMedia die Entwicklung und nahm diese zum Anlass für einen Experten Talk mit Jens Brandis, der seit 2006 als weiterer Geschäftsführer bei Fondshaus Hamburg den Bereich Schifffahrt verantwortet. Mit dem **MS Antofagasta** hat Fondshaus Hamburg ein modernes Containerschiff mit einer Kapazität von rund 2.900 TEU in der Platzierung, das bis März 2013 an A.P. Møller Maersk verchartert ist. Brandis weiß, warum die positive Entwicklung der Containerschifffahrt und die guten Marktprognosen kaum in den Medien auftauchen und dass es daneben noch einiges mehr zu berichten gäbe. Lesen Sie das komplette Interview unter www.fondshaus.de.

Schiffsbetriebskosten - Personalkosten sind der bei weitem größte Kostenblock

Die Schiffsbetriebskosten kennen seit Jahren nur eine Richtung – nach oben. Für die kommenden Jahre rechnet die Ahrenkiel Group mit durchschnittlichen Steigerungen von 2,5% p.a. In Zeiten erhöhten Wachstums liegen die jährlichen Zuschläge allerdings oft deutlich höher. Christian Suhr, Geschäftsführer der Ahrenkiel Group, stellt die einzelnen Kostenblöcke und -faktoren vor und erläutert, wie Reeder die steigenden Betriebskosten zumindest teilweise in den Griff kriegen können. In dieser Newsletterausgabe geht es um den bei weitem größten Kostenblock – die Personalkosten.

„MEHRKOSTEN BEIM PERSONAL KÖNNEN SICH AMORTISIEREN“

„Die Personalkosten machen bei den meisten Schiffen rund 55% der Gesamtkosten aus. Bei Tankschiffen werden sogar oft 60% erreicht. Denn die Mineralölkonzerne erwarten in der Regel besonders qualifiziertes und erfahrenes Personal – und das hat seinen Preis. Die in Frage kommenden Mannschaften und Offiziere haben eine große Verhandlungsmacht, so dass sie vergleichsweise hohe Heuern durchsetzen können. Die Heuern für Offiziere müssen oft in Euro gezahlt werden. Da die Chartereinnahmen jedoch in US-Dollar berechnet werden, führt das beim derzeitigen Wechselkurs zu weiteren Mehrkosten für die Reeder. Nach heutigem Stand werden sich die Heuern in den kommenden zehn Jahren insgesamt um 2,5% bis 5% pro Jahr erhöhen. Wichtigste Ursache der Kostensteigerungen ist der Mangel an Offizieren bei aktuell geringen Ausbildungszahlen.“



Christian Suhr, Geschäftsführer der Ahrenkiel Group

In Deutschland versucht der Verband Deutscher Reeder (VDR) seit längerem, verstärkt Schüler durch Schultouren und Schulpraktika für die Seeschifffahrt zu begeistern. International reisen unsere Personalmanager weltweit, um qualifiziertes Personal zu rekrutieren. Auch die Lebensbedingungen an Bord spielen eine Rolle. Immer mehr Reeder setzen dabei auf die Verbesserung – und das über die in der Maritime Labour Convention festgeschriebenen und frühestens ab 2012 verpflichtenden, internationalen Mindeststandards hinaus. Im Trend liegen beispielsweise kürzere Arbeitszyklen. Schon jetzt wechseln die Besatzungen oft alle drei Monate. Früher blieben sie sechs Monate und länger dabei. Ein häufigerer Wechsel der Besatzungen sorgt aber für Mehrkosten. Denn die An- und Abreise muss vom Reeder gezahlt werden. Bei längeren Reisen kommen noch Hotelaufenthalte hinzu. Zudem dauert die Übergabe eines Schiffes an die neue Besatzung mindestens ein bis zwei Tage. Das heißt, für diesen Zeitraum müssen doppelte Heuern gezahlt werden.

Letztlich ist die Personalfrage eine Sache der Gewichtung. Für gut ausgebildetes Personal muss zwar mehr bezahlt werden, aber in der Regel hält man dadurch auch ein gut gewartetes Schiff. Und ein regelmäßig gewartetes und optisch gepflegtes Schiff hat in der Regel weniger Schäden, geringere Off-Hire-Zeiten und in der Summe höhere Chartereinnahmen sowie einen höheren Wiederverkaufswert.“