

... Hamburg-Index ... Hamburg-Index ... Hamburg-Index ... Hamburg-Index ...

### Hamburg-Index für Containerschiffe<sup>1)</sup>

Typ <sup>2)</sup>	2002 Ø	2003 Ø	2004 Apr.	2004 Mai	2004 Jun.	2004 Jul.	2004 Aug.
1. 200 bis 299 TEU	17,09	19,57	22,54	22,03	22,99	23,30	24,78
2. 300 bis 500 TEU	15,30	17,48	20,67	20,74	21,92	20,75	22,97
3. 2000 bis 2299 TEU	5,17	9,75	13,72	13,72	13,72	13,72	13,72
4. 2300 bis 3400 TEU	4,64	9,29	14,50	14,50	14,50	12,86	12,86
5. 200 bis 299 TEU	17,01	18,93	25,18	25,18	23,91	26,14	29,19
6. 300 bis 500 TEU	13,50	15,55	21,86	20,34	19,80	22,10	23,76
7. 600 bis 799 TEU (17 bis 17,9 Knoten)	6,29	12,25	19,04	17,68	19,50	20,55	22,68
8. 700 bis 999 TEU (über 18 Knoten)	6,29	12,07	16,76	19,51	19,17	20,35	18,15
9. 1000 bis 1299 TEU	7,25	11,62	17,55	18,99	20,24	19,44	19,57
10. 1600 bis 1999 TEU	5,91	10,04	13,85	17,87	16,15	14,00	15,83

1) Basis in USD pro Tag und TEU/14 t

2) Typ 1 und 2 ohne, 3 und 4 mit/ohne und 5 bis 10 mit eigenem Ladegeschirr

Quelle: Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsgagenten

... Hamburg-Index ... Hamburg-Index ... Hamburg-Index ... Hamburg-Index ...

## Freie Containerschiffe „binnen Stunden neu verchartert“

Markt wächst stärker als erwartet

(mph/wö) Die Charraten für Containerschiffe haben im vergangenen Monat wieder größere Sprünge gemacht. Das Konjunkturbarometer des Londoner Schiffsmaklerhauses Howe Robinson klettert seit ein paar Wochen um durchschnittlich mehr als 1 Prozent pro Woche. Vom 18. August bis 22. September stieg der Index, der die wichtigsten Schiffsgrößen zwischen 250 und 3500 TEU erfasst, von 1595,5 auf 1690,8 Punkte. Die Experten sprechen vom „stärksten Index-Anstieg seit dem Frühjahr“.

„Handy“-Containerschiffe mit einer Behälterkapazität von 1000 TEU ge-

hen nach Angaben des Maklerhauses Clarksons zurzeit mit durchschnittlich 15 750 USD pro Tag aus dem Markt, 2000-TEU-Carrier mit 26 250 USD und Panamax-Einheiten von 3500 TEU Kapazität mit 36 000 USD.

Vor allem saisonale Faktoren heizen die Entwicklung an: Die Nachfrage steigt, weil die Charterer wie üblich nach der Urlaubszeit zurück auf den Markt drängen. Beim Tonnageangebot tut sich hingegen herzlich wenig, da die meisten Schiffe schon vergeben worden sind. „Der Spotmarkt ist leer gefegt“, urteilt Clarksons.

Wegen der geringen Zahl frei verfügbarer Schiffe im nächsten halben Jahr könne „der starke Verlauf nur weitergehen“, macht Howe Robinson den Reedern Mut. Die Experten rechnen damit, dass die Raten auch 2005 noch im Auftrieb bleiben, obwohl „im ersten Halbjahr ein Schub neuer Tonnage abgeliefert wird“. Ein guter Indikator für die Stärke des Marktes seien die verlängerten Charterlaufzeiten.

Große Schiffe können mit Leichtigkeit für fünf Jahre an den Mann gebracht werden, und einige große Carrier sind nach Angaben der Makler sogar bereit, Frachter für zehn bis zwölf Jahre zu übernehmen. Solche langfristigen Verträge kämen die Linienreedereien teuer zu stehen, sollte sich der Frachtenmarkt in den nächsten Jahren wieder abschwächen, warnt das Maklerhaus Braemar. (DVZ 05.10.2004)

## Reeder erweitern Fahrpläne

Evergreen, Wan Hai, Yangming und APL

(wö) Taiwans Reederei Evergreen, Wan Hai und Yangming hat vor wenigen Tagen einen neuen Containerdienst gestartet, der die nordchinesischen Häfen Xingang und Qingdao mit Hongkong, Singapur und Port Kelang verbindet. Als erstes Schiff lief die „Uni-Prosper“ am 27. September von Xingang aus.

APL wird Mitte Oktober den China Middle East Express (CMX) in den Fahrplan aufnehmen – einen neuen Containerdienst, der die südchinesischen Häfen Chiwan und Hongkong mit Singapur, Sri Lanka und den Mitt-

leren Osten (Jebel Ali, Sharjah und Karachi) verbindet wird. Nach Angaben der Reederei werden vier Schiffe mit jeweils etwa 2500 TEU Stellplatzkapazität in diesem Verkehr eingesetzt.

Zudem erweitert APL den Fahrplan des West Asia Express (WAX) um den koreanischen Hafen Kwangyang und Xiamen in Südchina.

Überdies wird Shanghai nach Angaben der Reederei in Zukunft auch von den Schiffen angelaufen, die im Red Sea Express (REX) eingesetzt werden. (DVZ 05.10.2004)

## SEESCHIFFFAHRT

# Innovativer Typ soll bald ins Wasser kommen

RMS baut den „Futura Carrier“-Katamaran für Fluss-/Seeverkehr

(wö) Mit einem innovativen Schiffstyp will die RMS-Gruppe, Duisburg, zur Verlagerung von Verkehren auf dem Wasserweg beitragen. Mitte 2005 soll der „Futura Carrier“ zu seiner ersten Reise von Rheinhäfen nach Ostengland auslaufen.

„Die Betreibergesellschaft haben wir gerade gegründet“, berichtete RMS-Direktor Claus-Peter Brinner im Gespräch mit der DVZ auf der Schiffbaumesse „SMM 2004“, die am vergangenen Sonntagabend in Hamburg zu Ende ging. Die in Kiel ansässige New-Logistics GmbH hat den neuartigen Schiffstyp entwickelt.

Der „Futura Carrier“ ist eine Art Katamaran mit schachtelförmigem Laderaum, dessen Abmessungen variiert werden können. Die herkömmliche Schiffsmaschine und das Ruder sind durch Motorgondeln ersetzt worden, die an den vier Ecken sitzen und sich um 360 Grad drehen können.

Der wesentliche Vorteil dieser Konstruktion ist der – im Verhältnis zur Ladefähigkeit – sehr niedrige Tiefgang, erläutert Udo Wulf, Schiffbauingenieur und Geschäftsführer der New-Logistics. Dazu kommen eine hohe Manövrierfähigkeit des Schiffs auch in flachen Gewässern und ein um 20 bis 30 Prozent niedrigerer Treibstoffverbrauch.

Für Brinner waren das überzeugende Argumente, zumal sie durch ausführliche Modellversuche untermauert wurden. An der Betreibergesellschaft BWK Schiffsinvest MS „RMS Kiel“ GmbH hat sich RMS mehrheitlich beteiligt. Weitere Anteile halten New-Logistics und die Investmentgesellschaft IBEV in Goldenstedt. Die Ge-

Wollen das Modell bald durch einen Neubau ersetzen (von links): RMS-Direktor Claus-Peter Brinner, Udo Wulf und Volker Birkenbeil, beide New-Logistics.



Foto: Wörnlein

sellschafter warten nur noch auf den Förderbescheid des Umweltbundesamtes. „Dann kann gebaut werden“, bestätigt Brinner. Der Bauvertrag mit der Werft Con Mar in Brake sei unterschrieben. Der Neubau – 98 m lang, 13,60 m breit, 3420 t Tragfähigkeit, 5180 m³ Laderaum – wird nach seinen Worten rund 6,8 Mio. EUR kosten.

Wenn sich das Schiff bewährt, könnten mit dem „Futura Carrier“ neue Märkte erschlossen werden, hofft Brinner. Er kann sich zum Beispiel vorstellen, „direkte Containerverkehre, ohne Umladung in Rotterdam, auch von Mittel- und Oberrhein nach

England einzurichten“. Möglich sei es auch, wesentlich wirtschaftlichere Containerverkehre auf der Elbe aufzunehmen: „Bei nur 1,80 m Tiefgang können zwei Lagen Behälter befördert werden.“ Das erste Schiff wird im Verkehr nach England aber vor allem Papier befördern, nur an Deck werden Container stehen.

RMS disponiert derzeit eine Flotte von 74 Schiffen; rund 4,2 Mio. t Ladung dürften in diesem Jahr im Fluss-/Seeverkehr befördert werden, schätzt Brinner. Den Umsatz gibt RMS für das vergangene Jahr mit 80 Mio. EUR an. (DVZ 05.10.2004)

## Keine Pause bei Schifffahrtsinvestitionen

Mehr Besucher bei der SMM – Banken erhöhen Kreditengagements

(mph/wö) Schiffahrt und Schiffbau haben Konjunktur. Das zeigte sich deutlich auf der „SMM 2004“ in Hamburg. Die Hamburg Messe zählte „deutlich mehr Besucher als vor zwei Jahren“. Die Ausstellungsflächen waren sogar überbucht. „Wir mussten Absagen erteilen“, berichtete Messechef Dietmar Aulich. Immerhin präsentierten 1450 Aussteller aus 50 Nationen bis vergangenen Sonntagabend Produkte und Dienstleistungen auf der Schiffbau-Leitmesse.

Die Reedereien investieren angesichts der guten Geschäftslage weiter kräftig in neue Tonnage. Bis Ende August sind bei den Werften rund um die Welt Neubaufträge von 45,1 Mrd. USD eingegangen – 12,8 Prozent mehr als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Das vermerkt die Schiffsmaklerfirma H. Clarkson & Co. in ihrem aktuellen Schiffbau-Monatsbericht. Mit 15,6 Mrd. USD entfiel der Großteil der Bestellungen auf Containerschiffe, gefolgt von Öltankern, Bulkern und LNG-Tankern.

Die Werften konnten die Preise dank der starken Nachfrage deutlich in die Höhe schrauben. Große Containerfrachter mit einer Behälterkapazität von 6200 TEU (20-Fuß-Container) sind nach Angaben der Makler mit 84 Mio. USD pro Einheit etwa ein Drittel teurer als vor Jahresfrist. Supertanker mit einer Tragkapazität von 300 000 t notierten zuletzt bei 92,5 Mio. USD – 37 Prozent mehr als zwölf Monate zuvor.

Die gute Schiffahrtskonjunktur sorgt

auch bei den Banken für flotte Geschäfte. Allein für die Investitionen im laufenden sowie im vergangenen Jahr seien die Reedereien auf Kredite von mehr als 50 Mrd. USD angewiesen, sagte der Senior Vice President der skandinavischen Bank Nordea, Hans Christian Kjelsrud, auf der Schiffsinanzkonferenz des Fachmagazins „Euromoney“ in London. „Wir haben heute eine Situation, in der alle Sektoren der Industrie gleichzeitig boomen.“

Einzelne Banken würden inzwischen Kredite im Umfang von 300 bis 400 Mio. USD an große Reedereien vergeben. „Vor ein paar Jahren lag die Grenze noch bei rund 15 Mio. USD“, so Kjelsrud. Zudem würden die Institute immer häufiger Geld zusammenlegen, um noch größere Darlehen gewährleisten zu können. „Jetzt wo sich die Industrie im Aufschwung befindet, kommt viel zusätzliches Kapital auf den Markt“, erklärte Dagfinn Lunde, Vorstandsmitglied der Deutschen Verkehrs-Bank (DVB). „Etlche Banken sind dabei, ihr Portfolio zu verdoppeln.“

Neben Darlehen sammeln die Reedereien auch verstärkt Kapital bei privaten und institutionellen Anlegern ein. So hätten Schiffahrtfirmen in den vergangenen zwölf Monaten weltweit rund 2,2 Mrd. USD durch Ausgabe neuer Aktien aufgenommen – „so viel wie noch in keinem Jahr zuvor“, so Kjelsrud.

Der Norweger rief die Banken gleichzeitig dazu auf, jeden einzelnen Kredit streng zu prüfen: „Die Situation

wird immer riskanter.“ So seien die Preise für neue Bulker und Tanker wegen der hohen Nachfrage seit 2002 um gut die Hälfte gestiegen. Die Reedereien könnten mit den Finanzierungskosten überlastet sein, falls sich die Frachtmärkte wieder abkühlen und ihre Chartereinnahmen sinken.

Das Auftragsbuch im Containerschiffssektor entspricht nach Angaben von Nordea bereits 47,7 Prozent der existierenden Flottenkapazität. Kjelsrud warnte: „Der Containersektor ist darauf angewiesen, dass der Asienhandel weiter stark expandiert, damit die zusätzliche Tonnage nicht zu einer Marktschieflage führt.“ (DVZ 05.10.2004)

Mit UTA nutzen Sie Preisdifferenzen an Tankstellen besser aus – denn Sie sind nicht an eine Marke gebunden. Wann tanken Sie mit der UTA Card?

www.UTA.de  
Hotline: +49 (0) 60 27 / 5 09-1 31

**UT**  
**ALLES KLAR!**

## KURZ NOTIERT

### Hamburger Abfahrten neu aufgelistet

(wö) Wer wissen will, welche Häfen die Reedereien von Hamburg aus ansteuern, kann in den „Liner Services via Hamburg“ nachschlagen. Die Broschüre ist von Hafen Hamburg Marketing (HHM) für die Jahre 2004/2005 neu aufgelegt worden. Alle Schiffsverbindungen nach Fahrtgebieten und alle Linienagenturen mit Kommunika-

tionsdaten (Adresse, Telefon, Fax, E-Mail) sind darin aufgeführt. Die Informationen sind auch im Internet unter [www.hafen-hamburg.de/Schiffsabfahrten/Abfahrtsdatenbank](http://www.hafen-hamburg.de/Schiffsabfahrten/Abfahrtsdatenbank) zu finden. Das Nachschlagewerk kann unter der E-Mail-Adresse [info@hafen-hamburg.de](mailto:info@hafen-hamburg.de) bestellt werden. Es kostet 30 EUR und für HHM-Mitglieder 20 EUR, jeweils zuzüglich Mehrwertsteuer und Versandgebühren. (DVZ 05.10.2004)

### BP lässt acht große Gastanker bauen

(dpa/wö) Die koreanische Werft Hyundai Heavy Industries (HHI) hat von BP den Auftrag zum Bau von acht Flüssiggastankern im Wert von 1,5 Mrd. USD erhalten. Das teilte HHI am vergangenen Donnerstag mit. Die Bestellung schließt vier Optionen ein. Die Schiffe sollen von Mitte 2007 an ausgeliefert werden. (DVZ 05.10.2004)

• DE LANGE & DE VRIES EXPEDITIE BV •

## Spezialtransport

Rudolf A. Jasstraat 5  
NL-3316 BR Dordrecht

Tel: (+31) 786135522  
Fax: (+31) 786350101

Spezialtransport Genehmigungen Verschiffungen Versicherungen