

**UMWELT** Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste engagiert sich seit 50 Jahren und feiert ihr Jubiläum – Ziele bleiben unverändert wichtig ■ **SEITE 2**

**FRACHTABSCHLÜSSE** Cargill beschäftigt den 2015 gebauten 80.909-tdw-Kamsarmax „Navios Amber“ für eine Tagesrate von 8000 US-Dollar ■ **SEITE 5**

**SCHIFFSVERKÄUFE** Wan Hai gibt zehn Boxcarrier zum Abbruch nach Indien – Jo Tankers verkauft vier LR1-Tanker für 140 Millionen US-Dollar ■ **SEITE 6+7**

## 150 Millionen Euro für Schifffahrtswachstum

Seit 2013 in Deutschland bestehende Stiftung zur Ausbildungsförderung legt Erfolgsbilanz vor – Wichtige Neuerungen

Die seit zehn Jahren zugunsten der Aus- und Weiterbildung von maritimem Fachpersonal wirkende „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ erweist sich als Erfolgsgeschichte. Die bis heute gewährte Förderungssumme beläuft sich auf rund 150 Millionen Euro.

Das ergab eine Anfrage des THB bei der von Hamburg aus geführten Stiftung. Damit nicht genug: Seit 2013 wurden durch diese Einrichtung rund 33.500 Anträge bewilligt, die in den Zuwendungen für die Berufsausbildung und von Fortbildungsmaßnahmen bezuschusst worden sind.

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) in Hamburg, auf dessen Initiative diese auch im EU-Vergleich herausragende Einrichtung gegründet und am 5. Dezember 2012 als rechtsfähige Stiftung des bürgerlichen Rechts anerkannt wurde, zog jetzt eine Art Bilanz für den ersten Zehnjahres-Zeitraum. Der VDR plant nach THB-Informationen für 2023 zahlreiche Aktivitäten, um junge Menschen für eine Tätigkeit in der maritimen Wirtschaft zu gewinnen.

Damit dieses aus dem Kreis der deutschen Reedereiverkehrswirtschaft geschaffene und finanziell gespeiste Instrument erfolgreich weitergeführt werden kann, erfolgen im Jubiläumsjahr 2023 „einige wichtige Anpassungen und Modernisierungen des Förderprogramms“. Denn das ist die große Aufgabe, die diese Stiftung weiter erfüllen will: Sie will auch in Zukunft „verlässliche und attraktive Förderinstrumente für in der Ausbildung engagierte Reedereien“ bieten.

Seit Anfang 2023 wird das Niveau der Förderbeträge für die



Foto: Arndt

Solides Handwerk: Die Ausbildung zum Schiffsmechaniker stellt eine wertvolle Grundlage für eine weitere Karriere in der maritimen Wirtschaft dar. Der Personalbedarf ist sehr groß, auch aufgrund des demografischen Wandels

finanzielle Unterstützung der Berufsausbildung angehoben und die Förderung der Berufsausbildung von Elektrotechnischen Offiziersassistent/-innen (ETOA) in das Förderregime aufgenommen. Zum etablierten Förderspektrum gehören bislang die Ausbildung von Schiffsmechaniker/-innen, Technischen Offiziersassistent/-innen, Nautischen Offiziersassistent/-innen und die Qualifizierung von Offizier/-innen. In der Branche spricht man vom „Ausfahren der Patente“.

Was die Höhe der Unterstützungsmittel betrifft, werden diese mit dem neuen Jahr „auf das in den ersten Jahren der Stiftungstätigkeit gültige Niveau angepasst und somit deutlich erhöht“. Konkret heißt das: Für die Ausbildung von Nachwuchsoffizieren können Unternehmen künftig 8000 Euro pro Quartal, für die Ausbildung

von Schiffsmechanikern sowie Nautischen, Technischen und Elektrotechnischen Offiziersassistenten 3500 Euro pro Vierteljahresabschnitt als Zuwendung bekommen, wenn die Anträge entsprechend beschieden werden. „Damit setzt die Stiftung ein starkes Signal an ausbildende Unternehmen sowie einen zusätzlichen Anreiz, die wichtigen Bemühungen zur Nachwuchssicherung im wettbewerbsintensiven Bewerbermarkt und bei den Ausbildungsangeboten insgesamt weiter auszubauen“, ist man in der Stiftung überzeugt.

Den Antragstellern wird neben dem bewährten Antragsverfahren auch die Möglichkeit einer digitalen Antragstellung über ein Serviceportal eröffnet. Hinsichtlich der Flaggenführung der

# 150

Millionen Euro wurden seit 2013 zur Förderung der Ausbildung durch die Stiftung bereitgestellt

BALTIC DRY INDEX 27.01.2023


**676,00**

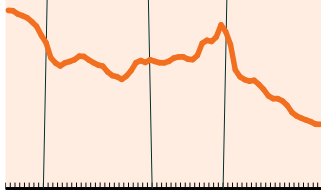
Vortag

-1,00

-0,2%

2500

3-Monats-Index



Quelle: PDA

## IMPRESSUM

## Leser- und Abonnenten-Service

T: 040-23714-260 · F: 040-23714-243  
leserservice@thb.info · www.thb.info

## THB Täglicher Hafenbericht

## DVV Media Group GmbH

Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg  
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg  
T: +49 40 23714-100

## Geschäftsführer: Martin Weber

Verlagsleiter: Oliver Detje

## Redaktion: redaktion@thb.info

T: +49 40 23714-121

F: +49 40 23714-145

## Chefredakteur:

Eckhard-Herbert Arndt (EHA)

## Stellvertretender Chefredakteur:

Benjamin Klare (bek)

## Redakteure: Thorsten Breuer (bre),

Timo Jann (tja), Joshua Wygand (jwy)

## Schiffsverkäufe &amp; Frachtabschlüsse: Martin Stieher

Layout: Lennart Kühl, Andreas Voltmer (Ltg.)

## Anzeigenverkauf: Stephan-Andreas Schaefer

T: +49 40 23714-253

stephan-andreas.schaefer@dvvmedia.com

## Anzelentechnik: Juliane Schell

T: +49 40 23714-368

juliane.schell@dvvmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 61

vom 1. Januar 2023.

## Leiter Marketing &amp; Vertrieb

Markus Kukuk · Tel.: +49 40 23714-291

markus.kukuk@dvvmedia.com

## Unternehmenslizenzen Digital/Print

lizenzen@dvvmedia.com

## Leser- und Abonnentenservice

T: +49 40 23714-260 · F: +49 40 23714-243

leserservice@thb.info

## Erscheinungsweise

Täglich montags bis freitags

## Bezugsbedingungen

Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer). Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist zum Ende des Berechnungszeitraumes schriftlich möglich. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen Berechnungszeitraumes gekündigt werden. Die Kündigung kann nur schriftlich erfolgen. Bei Nichtbelieferung ohne Verschulden des Verlages oder infolge höherer Gewalt bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag. Zusätzliche digitale Abonnements - Bezug auf Anfrage, gültig ist die Vertriebspreisliste vom 01.01.2023.

## Abonnement

Abonnement jährlich EUR 1.498,- zzgl. MwSt. als digitales E-Paper, mit Zugang zur Website www.thb.info, der THBApp, dem Zugang zum Archiv sowie den regelmäßigen THB-Newsletter. Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 1.716,- inkl. Porto zzgl. MwSt.; Ausland mit VAT-Nr. jährlich EUR 1.930,- inkl. Porto, ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt.

Einzelheft: 6,60 EUR inkl. MwSt.

Druck: Albert Bauer Print! GmbH &amp; Co. KG

Copyright: Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung.  
ISSN 2190-8753



Foto: BSU

Grund zur Sorge: die Havarie der „MSC Zoe“ 2019 mit einem massiven Boxverlust vor der Nordseeküste

## 50 Jahre für den Nordsee-Schutz

Vereinigung feiert Jubiläum und sieht ihre Arbeit aktueller und wichtiger denn je

Die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) besteht diesen Monat 50 Jahre. „Dabei fällt auf, dass sich die Bedrohung der Nordsee durch eine weiter zunehmende Industrialisierung neben deren Auswirkungen nicht vermindert hat“, erklärt Gerd-Christian Wagner, Vorsitzender des Vereins. So könne er mit den Worten seines vor 50 Jahren gewählten Vorgängers Georg Peters auch die Situation von heute beschreiben. „Was hineinkommt, das bleibt auch drin“, hatte der damalige SDN-Vorsitzende im Januar 1973 auf der konstituierenden Mitgliederversammlung klargestellt.

„Aber wo viel Arbeit ist, braucht es auch etwas Erholung“, ist der heutige Vorsitzende überzeugt. Deshalb soll am 19. und 20. Mai das Bestehen der Schutzgemeinschaft

im Nationalparkhaus Varel-Dangast mit einer öffentlichen Feier begangen werden und ein Blick in die Zukunft gehen.

Anfangs gehörte vor allem die Sorge vor der Industrialisierung der Nordsee mit einer Ausbeutung der Bodenschätze, einer Zunahme der Verkehrslast und einer industriellen Erschließung der Küstenräume zu den Themen der Schutzgemeinschaft. Schiffshavarien waren aber schon damals auch als Hauptlast der Verschmutzung der Nordsee angesehen worden. Aber eben auch zahllose und permanente Einleitungen von Abfallstoffen, verschmutztes Flusswasser und das regelmäßige Verklappen bereiteten den Gründungsmitgliedern Sorgen. Peters damals: „Industrieansiedlung ja, aber nur unter Auflagen, die eine Verminderung der Umwelt-

qualität an der Küste und im Wattenmeer garantiert verhindern beziehungsweise ausschließen.“

„Das sind Worte, vor 50 Jahren gesprochen, die noch heute gültig sind“, stellt Wagner anlässlich des Jubiläums fest. „Nur ist die Situation heute eher so, dass sich die Probleme für die Meeresumwelt und ihre Bewohner sowie menschliche Nachbarn noch weiter verschärft haben“, sagt er. Es sei weiter notwendig, nicht nur auf Erfolge und Misserfolge zu schauen, sondern stattdessen die Öffentlichkeit weiter „permanent, objektiv und intensiv über Probleme und Folgen einer weitergehenden Verunreinigung der Nordsee“ zu informieren, heißt es. Die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste dient 200 Kommunen, Instituten und Verbänden als Sprachrohr. ■ tja

### ► Fortsetzung von Seite 1

Ausbildungsschiffe werden zukünftig EWR (Europäischer Wirtschaftsraum)-Flaggen den EU-Flaggen gleichgestellt. Die Förderung von Fortbildungsmaßnahmen durch die Stiftung wird 2023 unverändert fortgeführt. Und auch das ist bedeutsam: Die an die Stiftung im Rahmen einer Aus-

flagging gegebenenfalls zu entrichtenden sogenannten „Ablösebeträge“ bleiben für das laufende Jahr „der Höhe nach unverändert“.

Die Anträge auf finanzielle Unterstützung von Fortbildungsmaßnahmen im nunmehr laufenden Jahr können nach Darstellung der Stiftung „voraussichtlich ab Anfang März 2023“ gestellt werden. Die entsprechen-

den Formulare und Bedingungen werden zu dem Zeitpunkt auf der Homepage der Stiftung veröffentlicht.

Die Stiftung weist darauf hin, dass Anträge auf finanzielle Unterstützung von Fortbildungsmaßnahmen, die 2022 durchgeführt wurden, noch bis zum 28. Februar gestellt werden können. Deadline an dem Tag: 18 Uhr. ■ EHA

# RWE kann Gewinn mehr als verdoppeln

Energiekonzern legt vorläufige Zahlen für 2022 vor – Erwartetes Ergebnis übertrifft Prognose deutlich

Der Essener Energiekonzern RWE wird das Geschäftsjahr 2022 auf Basis vorläufiger Zahlen voraussichtlich mit einem bereinigten Nettoergebnis in Höhe von 3,2 Milliarden Euro abschließen. Das wäre mehr als das Doppelte von dem, was 2021 unter dem Strich stand. Das bereinigte Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (Ebitda) dürfte den Angaben zufolge um mehr als 70 Prozent auf 6,3 Milliarden Euro zulegen.

„Aufgrund der Ergebnisentwicklung im Segment Energiehandel und des vermehrten Einsatzes unserer Kraftwerke im Segment Wasser/Biomasse/Gas erwarten wir, dass das Ergebnis unsere Prognose übertrifft“, erläutert RWE-Finanzvorstand Michael Müller. Ein wesentlicher Treiber für das Ergebniswachstum in 2022 sei zudem der Kapazitätzuwachs im Bereich erneuerbare Energien gewesen. „Auch im vergangenen Jahr haben wir unser Portfolio an Windkraft- und Solaranlagen weiter erfolgreich ausgebaut und unsere Gesamtinvestitionen auf 4,4 Milliarden Euro netto deutlich gesteigert“, so Müller.

Anfang 2022 hat RWE den Offshore-Windpark „Triton Knoll“ vor der britischen



Will RWE von Vattenfall übernehmen: wasserstofffähiges Gaskraftwerk „Magnum“ im niederländischen Eemshaven

Küste in Betrieb genommen. Zudem speisen Turbinen des neu errichteten Offshore-Windparks „Kaskasi“ vor Helgoland seit Jahresende grünen Strom ins Netz ein. „Im Gegensatz zur Entwicklung im internationalen Kerngeschäft des RWE-Konzerns wird das deutsche Kohle- und Kernenergiegeschäft voraussichtlich geringere Ergebnisbeiträge zum Geschäftsergebnis 2022 gegenüber 2021 liefern“,

heißt es in der Mitteilung des Energiekonzerns.

Unter anderem durch die Inbetriebnahme neuer Kapazitäten rechnet RWE im Segment Offshore-Wind für 2022 mit einem bereinigten Ebitda in Höhe von 1,4 Milliarden Euro. Im Vorjahr waren es 1,1 Milliarden Euro gewesen. Im Segment Energiehandel geht der Konzern nach 769 Millionen Euro in 2021 für das vergangene Geschäftsjahr von knapp

1,2 Milliarden aus. Im Kraftwerksbereich (Wasser/Biomasse/Gas) wird ein Anstieg von 731 Millionen auf rund 2,4 Milliarden Euro erwartet, was vorrangig auf höhere Erträge aus dem kurzfristigen Kraftwerkseinsatz und höhere internationale Erzeugungsmargen zurückzuführen sei.

Die endgültigen Zahlen für das RWE-Geschäftsjahr 2022 sollen am 21. März veröffentlicht werden. ■ bek

## Linde kehrt Dax den Rücken

Weltgrößter Anbieter von Industriegasen notiert nur noch an New Yorker Börse

Mit einem Börsenwert von nahezu 150 Milliarden Euro hat der Industriegaskonzern Linde den mit Abstand höchsten Wert im deutschen Leitindex Dax. In wenigen Wochen will sich das Unternehmen von der Frankfurter Börse zurückziehen und künftig nur noch an der New Yorker Börse notieren.

Die Struktur der doppelten Börsennotierung habe dem Unternehmen zwar von Anfang an gute Dienste geleistet, doch habe sie die Bewertung der Aktien durch die europäischen Beschränkungen und die zusätzliche Komplexität eingeschränkt, hatte Unternehmenschef Sanjiv Lamba

den Schritt begründet. Ein „Delisting“ in Frankfurt habe keine Auswirkungen auf die Konzernorganisation, Mitarbeiter, Kunden oder Engagement in den Regionen, in denen Linde tätig sei. Dazu zähle auch Deutschland, das ein wichtiger Markt für den Konzern bleiben werde, hatte der Linde-Chef betont.

Linde ist seit der Fusion mit dem US-Konkurrenten Praxair 2018 der weltgrößte Anbieter von Industriega-

Linde hat derzeit einen Börsenwert von mehr als 149 Milliarden Euro

sen und wird nach US-Stil geführt: Das Unternehmen schüttet jedes Quartal eine Dividende aus und bilanziert in Dollar. Der formale Sitz von Linde ist zwar in Dublin und der Steuersitz in London, die operative Führung sitzt aber zu großen Teilen in den USA.

Der Konkurrent des französischen Konzerns Air Liquide beliefert unter anderem die Auto-, Öl-, Chemie- und Metallindustrie. Den Löwenanteil der Umsätze und Gewinne erwirtschaftet Linde in der Region Amerika, rund 25 Prozent der Erlöse kommen aus Europa und ein Fünftel aus Asien. ■ bek/dpa-afx

## Grünes Licht für Börsenrückzug

**SIEMENS GAMESA** Die Aktionäre von Siemens Gamesa Renewable Energy (SGRE) haben dem Antrag zugestimmt, das Unternehmen von den spanischen Börsen zu nehmen. Für das sogenannte Delisting (*thb.info* 20. Dezember 2022) bedarf es allerdings noch der Genehmigung der spanischen Wertpapier- und Börsenaufsicht CNMV. „Der Rückzug von der Börse wird dem Unternehmen helfen, sich voll auf die Lösung der operativen Probleme zu konzentrieren“, sagte Christian Bruch, CEO der Muttergesellschaft Siemens Energy und Non-Executive-Vorsitzender des Board of Directors von Siemens Gamesa. ■ bek

# New ConTex mit leicht negativer Tendenz

Index verliert 0,9 Prozent und fällt auf 731 Punkte – Hoffnung auf bessere Charraten nach Covid-Welle in China

Typ	Zeitraum	heute	Woche		Monat			Jahr			
		26.01.23 <b>731</b>	19.01.23 <b>738</b>	Change <b>-7</b>	Change <b>➔ -0,9%</b>	27.12.22 <b>793</b>	Change <b>-62</b>	Change <b>-7,8%</b>	27.01.22 <b>3079</b>	Change <b>-2.348</b>	Change <b>-76,3%</b>
1100 TEU	6 mos	\$11.533	\$11.550	-\$17	➔ -0,1%	\$11.744	-\$211	-1,8%	\$38.958	-\$27.425	-70,4%
	12 mos	\$10.581	\$10.608	-\$27	➔ -0,3%	\$11.000	-\$419	-3,8%	\$34.833	-\$24.252	-69,6%
1700 TEU	6 mos	\$13.875	\$14.029	-\$154	⬇ -1,1%	\$14.567	-\$692	-4,8%	\$60.625	-\$46.750	-77,1%
	12 mos	\$13.167	\$13.342	-\$175	⬇ -1,3%	\$13.988	-\$821	-5,9%	\$54.183	-\$41.016	-75,7%
2500 TEU	12 mos	\$16.991	\$17.236	-\$245	⬇ -1,4%	\$17.991	-\$1.000	-5,6%	\$68.200	-\$51.209	-75,1%
	24 mos	\$14.814	\$14.945	-\$131	➔ -0,9%	\$15.516	-\$702	-4,5%	\$51.500	-\$36.686	-71,2%
2700 TEU	12 mos	\$17.759	\$17.941	-\$182	⬇ -1,0%	\$18.982	-\$1.223	-6,4%	\$75.773	-\$58.014	-76,6%
	24 mos	\$15.600	\$15.768	-\$168	⬇ -1,1%	\$16.493	-\$893	-5,4%	\$56.191	-\$40.591	-72,2%
3500 TEU	12 mos	\$18.655	\$18.905	-\$250	⬇ -1,3%	\$20.825	-\$2.170	-10,4%	\$84.885	-\$66.230	-78,0%
	24 mos	\$16.638	\$16.785	-\$147	➔ -0,9%	\$18.218	-\$1.580	-8,7%	\$66.210	-\$49.572	-74,9%
4250 TEU	12 mos	\$19.830	\$20.105	-\$275	⬇ -1,4%	\$24.265	-\$4.435	-18,3%	\$96.330	-\$76.500	-79,4%
	24 mos	\$18.064	\$18.145	-\$81	➔ -0,4%	\$21.043	-\$2.979	-14,2%	\$75.070	-\$57.006	-75,9%
5700 TEU	12 mos	\$27.000	\$28.011	-\$1.011	⬇ -3,6%	\$33.567	-\$6.567	-19,6%	\$113.020	-\$86.020	-76,1%
6500 TEU	12 mos	\$31.983	\$33.789	-\$1.806	⬇ -5,3%	\$39.972	-\$7.989	-20,0%	\$120.411	-\$88.428	-73,4%

Quelle: Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler; ■ New ConTex evaluation is EXCLUDING 1100/1700/5700/6500 TEU groups for 12 months period & 2500/2700/3500/4250 TEU groups for 24 months period; ↑ up (+2% or more); ↗ steady up (from +1% to +1,9%); ➔ (steady +/-1%); ⬇ (steady down (from -1% to -1,9%); ↓ down (-2% or less)

Der Abwärtstrend am Chartermarkt für Containerschiffe hält nach Mitteilung des Verbands Hamburger und Bremer Schiffsmakler (VHBS) weiter an. Der New ConTex

hat demnach im Wochenverlauf 0,9 Prozent verloren und steht jetzt bei 731 Punkten.

Gegenüber dem Vormonat verlor der Index damit 7,8 Prozent. Insbesondere bei

der kleineren Feedertonnage (1100 TEU) bewegen sich die Raten mit Rückgängen von 0,1 Prozent (6 Monate) und 0,3 Prozent (12 Monate) seitwärts. „Es besteht die

Hoffnung, dass sich der Markt in den nächsten Wochen zugunsten der Eigner verbessern wird, nämlich sobald China die Covid-Welle überwunden hat“, so der VHBS. ■ jwy

## Dänemark führt digitales Schiffsregister ein

Flaggenstaat startet elektronische Registrierung - Maßnahme soll zu schnelleren und effizienteren Arbeitsabläufen führen

Der Flaggenstaat Dänemark hat jetzt das weltweit erste digitale Schiffsregister eingeführt.

Derzeit sind im dänischen Schiffsregister mehr als 6000 Schiffe registriert. Die Eintragungen dieser Schiffe wurden bisher manuell vorgenommen.

Die dänische Seeschiffahrtsbehörde erklärte, der Schritt werde die Arbeitsbelastung durch schnellere und effizientere Arbeitsabläufe für alle, die mit der Registrierung von Schiffen in Dänemark zu tun haben, verringern. Gleichzeitig trägt das System zu einer zusätzlichen Ebene der Sicherheit



Fährt unter der Flagge Dänemarks: Boxcarrier „Maersk Elba“

6000

Schiffe sind im dänischen Schiffsregister eingetragen

und Kontrolle im Zusammenhang mit der Schiffsregistrierung bei.

„Die Digitalisierung ist ein zentraler Punkt für die zukünftige Schifffahrt. Die Einführung des digitalen

Schiffsregisters ist in dieser Hinsicht eine wichtige Initiative. Das digitale Schiffsregister wird den manuellen Papierkram überflüssig machen und birgt ein großes Potenzial für die Rationalisierung und Verringerung des Verwaltungsaufwands für Reedereien bei der Schiffsregistrierung und im Schiffs-handel“, so Niels Peter Fredslund. Die Einführung des digitalen Schiffsregisters fällt mit der neuen konsolidierten Durchführungsverordnung über Schiffsregistrierung, Bareboat-Registrierung und Rechten an Schiffen zusammen, die jetzt in Kraft getreten sind. ■ jwy

# Cargill chartert Kamsarmax „Navios Amber“

Der 2015 bei Japan Marine United gebaute 80.909-tdw-Bulker erzielt eine Tagesrate von 8000 US-Dollar +++ WFP beschäftigt den 2009 gebauten 28.742-tdw-Handy „Kefalonia“ für eine Fahrt mit Hirse nach Mombasa

Container Gearless	TEU	Bau	Dauer	Fahrtgebiet	Rate	Charterer
<b>Safir 1</b>	1781	2022	four to six months trading	Persian Gulf + Colombo + Bangladesh	17000 \$ daily	Saif Powertec

Time Charter	tdw	Bau	Anlieferung	Datum	Rate	Reise via	Rückgabe	Charterer
<b>Star Renee</b>	82.295	2006	EC South America	21.01.2023	13.000 \$ daily	+ 300.000 \$ ballast bonus	Singapore-Japan range	Cargill
<b>Ever Best</b>	81.717	2013	Gibraltar	20.01.2023	18.000 \$ daily	NC South America	Singapore-Japan range	Oldendorff
<b>Navios Amber</b>	80.909	2015	Rizhao	22.01.2023	8000 \$ daily	North Pacific	Singapore-Japan range	Cargill
<b>Rosco Plum</b>	76.801	2004	EC South America	17.01.2023	15.000 \$ daily	+ 500.000 \$ ballast bonus	Singapore-Japan range	Cargill
<b>PMS Auerhahn</b>	60.948	2015	Port Canaveral	22.01.2023	17000 \$ daily	US Gulf	intention petcoke	Bulk Trading
<b>Virtuous Striker</b>	56.822	2011	Barcarena	22.01.2023	8000 \$ daily	unreported	Caribbean	Swire Bulk

Period Charter	tdw	Bau	Anlieferung	Datum	Rate	Dauer	Rückgabe	Charterer
<b>Kmarin Genoa</b>	63.253	2014	Kemaman	23.01.2023	12.000 \$ daily	three to five months trading	worldwide	Lighthouse Shipping

Dry Cargo	Ladung	Von / Nach	Datum	Rate	Laden / Entladen	Charterer
<b>Kefalonia</b>	22.820 t sorghum	US Gulf Mombasa	15.02.2023	63,30 \$ t	ScGrossLd 9000 t FreeOut	WFP

Tanker	Ladung	Von / Nach	Datum	Rate	Charterer
<b>DHT Leopard</b>	280.000 t dirty	Arabian Gulf US West Coast	29.01.2023	WS 36,50	Marathon
<b>Maran Artemis</b>	270.000 t dirty	US Gulf Ningbo + Zhoushan	14.02.2023	8,375 Mio. \$ lumpsum	Shell
<b>Niovi</b>	265.000 t dirty	Basrah Paradip	30.01.2023	WS 55	IOC

Alle Angaben erfolgen nach bestem Wissen und Gewissen, jedoch ohne Gewähr.

Quelle: THB-Marktanalyse



Der 2015 gebaute Kamsarmax „Navios Amber“ ist in Panama registriert



Die „Kefalonia“ fährt Mitte Februar mit Hirse vom US-Golf nach Mombasa

Fotos: Hasenpusch

# Wan Hai gibt zehn Boxcarrier zum Abbruch

Carrier aus Taiwan veräußert ältere Einheiten an indischen Schiffsfriedhof +++ Jo Tankers gibt vier LRI-Tanker an europäischen Eigner ab und erlöst 140 Millionen US-Dollar +++ BW Epic Kosan Vessels verkauft Gas-Carrier-Duo

Die taiwanesischen Linienreederei Wan Hai Lines hat zehn ihrer ältesten Feeder-Containerschiffe zum Abbruch nach Indien verkauft. Die zwischen 1994 und 1998 gebauten Einheiten sind allesamt in Singapur registriert und machen gemessen an der Anzahl etwa zehn Prozent der gesamten Flotte aus.

Die Broker melden auch bei den Verkäufen mehrere Paket-Deals: Unter anderem verkauft die norwegische Reederei Jo Tankers vier LRI-Tanker an einen nicht genannten europäischen Käufer. 140 Millionen US-Dollar erlöst das Unternehmen mit dem Verkauf der 2012 und 2013 gekauften Einheiten. ■ jwy



Foto: Hasenpusch

Einer der zehn Wan-Hai-Boxcarrier, die in Indien abgebrochen werden sollen: „Wan Hai 222“

Bulker	tdw	BRZ	IMO-Nr.	Baujahr	Verkäufer / Manager	Mio. \$	Käufer	
<b>Aquamarie</b>	178.896	92.865	9591739	2012	C Transport Maritime (MCO)	unreported	Greek	
<b>AM Liberia</b>	98.730	51.905	9599078	2013	MK Centennial Maritime (SGP)	20,5	Greek	
<b>Ocean Domina</b>	76.255	39.964	9286619	2005	Ocean Maritime Management (GRC)	mid 10	unreported	
<b>Navios Prosperity I</b>	75.527	40.914	9321926	2007	Navios Shipmanagement (GRC)	13,75	unreported	
<b>IVS Hirono</b>	60.280	34.806	9726229	2015	Grindrod Shipping (SGP)	24,6	unreported	
<b>Ben Wyvis</b>	35.000	24.185	9703813	2015	Banc of America Leasing (USA)	17,4	Greek	
<b>Mireille Selmer</b>	33.716	23.432	9474199	2010	Oskar Wehr Hamburg	10,75	unreported	
<b>Amadeus II</b>	32.474	22.927	9571442	2014	DABINOVIC (MCO)	15,1	Turkish	
Containerschiffe	TEU	BRZ	tdw	IMO-Nr.	Baujahr	Verkäufer / Manager	Mio. \$	Käufer
<b>Nicki B</b>	1368	15.636	16.838	9431343	2011	PT-Shipmanagement Hamburg	unreported	unreported
Tanker	tdw	BRZ	IMO-Nr.	Baujahr	Verkäufer / Manager	Mio. \$	Käufer	
<b>Poros</b>	318.068	164.680	9402732	2008	Aeolos Management (GRC)	unreported	unreported	
<b>Rider 1</b>	299.986	159.423	9153525	1998	RV International (ARE)	unreported	unreported	
<b>Seamagic</b>	116.905	67.032	9317949	2007	Poseidon Shipping & Maritime (GRC)	46,5	unreported	
<b>Leo</b>	112.795	62.775	9419151	2010	Pacifiv Energy (GRC)	45	Middle Eastern	
<b>Jo Pinari</b>	75.022	42.420	9592680	2012	Jo Tankers (NOR)	140 en bloc	European	
<b>Jo Provel</b>	75.013	42.420	9592692	2013				
<b>Jo Redwood</b>	73.847	43.053	9602722	2013				
<b>Jo Rowan</b>	73.811	43.053	9602710	2013				

Tanker	tdw	BRZ	IMO-Nr.	Baujahr	Verkäufer / Manager	Mio. \$	Käufer
<b>Fidan</b>	52.949	29.338	9423736	2009	MSea Capital Management (GBR)	unreported	unreported
<b>T Rigel</b>	20.919	13.932	9585039	2021	Monoceros Shipping (SGP)	57 en bloc	unreported
<b>T Procyon</b>	19.101	12.085	9569499	2021			
<b>Bunga Lavender</b>	19.997	11.908	9542130	2010	M Costus (MYS)	20	unreported
<b>Dreggen</b>	19.994	11.722	9416070	2008	Hansa Tankers (NOR)	19	Dingheng Shipping (CHN)
<b>TSM Dubhe</b>	19.924	11.566	9249594	2001	Norstar Shipping (SGP)	unreported	Chinese
<b>Giancarlo D</b>	19.801	14.034	9721748	2016	Maltholmen Shipping (NLD)	28	unreported
<b>NQ Alpinia</b>	19.800	14.034	9721750	2016		28	
<b>Atlantik Pride</b>	17.999	11.393	9447328	2010	Atlantik Denizcilik Ticaret (TUR)	15	Blystad A. (NOR)

Gas Carrier	cbm	BRZ	tdw	IMO-Nr.	Baujahr	Verkäufer / Manager	Mio. \$	Käufer
<b>Inge Kosan</b>	3604	3728	3796	9525194	2011	BW Epic Kosan Vessels (SGP)	9,5	unreported
<b>Tracey Kosan</b>	3604	3728	3791	9525211	2011		9,5	

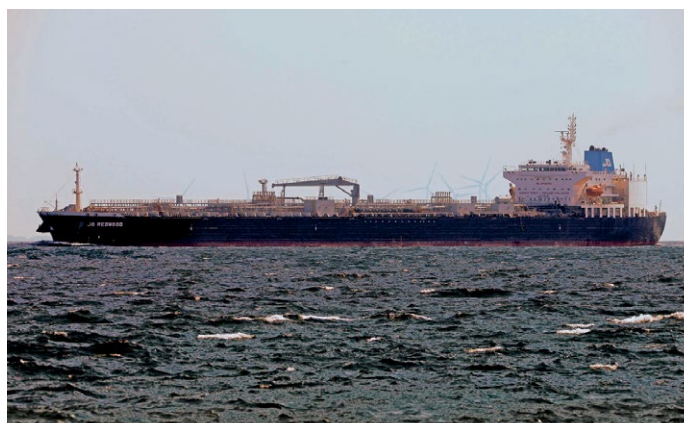
Abbruch	Typ	tdw	BRZ	TEU	IMO-Nr.	Baujahr	Verkäufer / Manager	\$/Ldt	Käufer
<b>Wan Hai 225</b>	C	23.792	16.988	1368	9074468	1994	Wan Hai Lines (TWN)	unreported	Indian
<b>Wan Hai 223</b>	C	23.799	16.911	1368	9074456	1994	Wan Hai Lines (TWN)	unreported	Indian
<b>Wan Hai 222</b>	C	23.429	16.911	1368	9074444	1994	Wan Hai Lines (TWN)	unreported	Indian
<b>Wan Hai 221</b>	C	23.802	16.911	1368	9074432	1994	Wan Hai Lines (TWN)	unreported	Indian
<b>Wan Hai 216</b>	C	23.837	17.138	1368	9059145	1994	Wan Hai Lines (TWN)	unreported	Indian
<b>Wan Hai 215</b>	C	23.801	17.138	1368	9059133	1994	Wan Hai Lines (TWN)	unreported	Indian
<b>Wan Hai 165</b>	C	17.717	13.246	1088	9158850	1998	Wan Hai Lines (TWN)	unreported	Indian
<b>Wan Hai 163</b>	C	17.706	13.246	1088	9158848	1998	Wan Hai Lines (TWN)	unreported	Indian
<b>Wan Hai 162</b>	C	17.697	13.246	1088	9132909	1996	Wan Hai Lines (TWN)	unreported	Indian
<b>Wan Hai 161</b>	C	17.738	13.246	1088	9132894	1996	Wan Hai Lines (TWN)	unreported	Indian

C = Containerschiff □ = Blockverkauf

Quelle: THB-Marktanalyse



Einer aus dem Gas-Carrier-Duo: „Tracey Kosan“ erlöst 9,5 Millionen US-Dollar



Aus dem Tanker-Quartett: „Jo Redwood“ verlässt die Jo-Tankers-Flotte

Foto: Andreas

Foto: Hasenpusch

KIEL WASSER  
VON ECKHARD-HERBERT ARNDT

## Weil alles einen Anfang und ein Ende hat



Die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Reedereien, auch weit unterhalb der Schwelle einer möglichen Verschmelzung von Unternehmen, gehört in der Schifffahrt einfach dazu, und zwar marktsegmentübergreifend. In der Containerlinienschifffahrt zum Beispiel, die von sich aus als besonders kapitalintensiv gilt und die zudem auch in puncto Vor- und Nachlauflogistik der gigantischen Containermengen eine engere Kooperation von unterschiedlichen Unternehmen besonders nahelegt, ist die Kooperation so etwas wie ein Teil der DNA. Bereits mit der Einführung des Containers in der Handelsschifffahrt in den 1960er Jahren entwickelten sich zwischen den „Kollegen Mitbewerbern“ in den jeweiligen Fahrtgebieten verschiedene Formen einer engeren Zusammenarbeit. Das fand zu der Zeit noch innerhalb der sogenannten Schifffahrtstreffen statt, deren fahrtgebietsbezogene Anfänge sich bis in die

Mitte des 19. Jahrhunderts zurückverfolgen lassen. In diesem kartellähnlichen Zusammenschluss wurde das Marktgeschehen und vieles, was damit verbunden ist, sehr genau geregelt und war damit gewissermaßen „Gesetz“. Die Verschärfung des internationalen Wettbewerbsrechts führte schließlich dazu, dass das Thema „Konferenzen“ in der Schifffahrt im Wesentlichen mit dem Beginn des 21. Jahrhunderts abgeschlossen wurde. Damit war der Weg frei für die Bildung von „Allianzen“ in der Containerlinienschifffahrt, die den Charakter von Zweckbündnissen haben sollten. Für den Chronisten war und ist dabei immer wieder interessant zu beobachten, wer sich da mit wem zusammentukte, um als starke Unternehmens-Gemeinschaft am Ende so etwas wie Marktmacht zu erarbeiten. In der zurückliegenden Woche beschloss nun zwei der weltweit führenden Container-Reedereien, nämlich Maersk und MSC, ihre 2015 besiegelte „2M“-Allianz auslaufen zu lassen. Weil die Zusammenarbeit natürlich bereits sehr weit gediehen ist, benötigt man dafür Zeit. Sofort geht so etwas aus vielen Gründen nicht. Somit hat man sich darauf verständigt, dass 2025 Schluss sein soll. Beide

Maersk und MSC haben ihre Gemeinsamkeiten aufgebraucht

Unternehmen, die gerade mit dem neuen Jahrhundert geradezu rasant gewachsen sind und die zudem viele, auch und gerade technische Meilensteine gesetzt haben, stellen übereinstimmend fest, dass ihre Gemeinsamkeiten aufgebraucht sind. Die Unterschiede treten damit umso klarer hervor. In der Schifffahrtshistorie wird der 25. Januar 2023, der Tag der Verkündung des „Aus“ für „2M“, mehr als nur eine Fußnote sein. Mit etwas flapsigem Unterton ließe sich schon jetzt fragen: „Wer folgt als Nächster?“ Das ist keinesfalls aus der Luft gegriffen, denn das „Segensreiche“ an Allianzen außerhalb der beteiligten

Unternehmen selbst wird schon seit längerer Zeit vielfach kritisch hinterfragt, etwa bei der EU-Kommission, aber auch in der verladenden Wirtschaft, den Häfen, bei den Terminalbetreibern oder auch in der Politik. Sie alle werden das weitere Geschehen sehr genau verfolgen und ihre Rückschlüsse daraus ziehen. Einmal mehr gilt also auch für die Schifffahrt die Erkenntnis, dass alles einen Anfang, aber auch ein Ende hat. So oder so ist und bleibt die maritime Welt spannend.

Ihre Meinung zum Beitrag  
eckhard.arndt@dvvmedia.com

### FRAGE DER WOCHE

**Führt die jetzt beschlossene Aufkündigung der Kooperation zwischen den beiden Linien-Reedereien MSC und Maersk dazu, dass weitere Allianzen beendet werden?**

Antworten Sie unter Frage der Woche auf [www.thb.info](http://www.thb.info)

So stimmten unsere Leser in der vergangenen Woche ab:

**Droht deutschen Häfen, die traditionell auf Schienengüterverkehr setzen, der Verlust von Gütermengen sowie Wettbewerbsfähigkeit, weil die Bahn Qualitätsmängel nicht in den Griff bekommt?**

Ja	Nein
<b>84,2</b>	<b>15,8</b>

**Schienennetz als Erfolgsfaktor für deutsche Häfen**

Qualitätsmängel müssen von Bahn behoben werden

Um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten und den Verlust von Gütermengen zu unterbinden, sollte die Bahn die Qualität der Schienennetze optimieren. Das meinen 84,2 Prozent der Teilnehmer an unserer Umfrage.

In unserer aktuellen *Frage der Woche* geht es um die Aufkündigung der 2M-Allianz. Maersk hat jetzt angekündigt, die 2M-Allianz mit MSC im Jahr 2025 auslaufen zu lassen. Damit endet nach zehn Jahren der Bund, den die beiden Carrier eingegangen waren, um durch die gemeinsame Nutzung von Schiffsraum und Netzwerkkapazitäten einen kosteneffizienten Betrieb sicherzustellen. Die Kündigung erfolgt auch vor dem Hintergrund der massiven Flottenerweiterung von MSC.

Die Frage lautet diesmal: Führt die jetzt beschlossene Aufkündigung der Kooperation zwischen MSC und Maersk dazu, dass weitere Allianzen beendet werden? Stimmen Sie ab unter [www.thb.info](http://www.thb.info). ■ jwy

## Keine zweite Pipeline für PCK

Modernisierung der Röhre von Rostock aus sei ausreichend, sagt die Regierung

Die Bundesregierung will die Auslastung der Raffinerie PCK in Schwedt nach dem Ölembargo mit der Modernisierung der Pipeline aus Rostock deutlich steigern.

Eine zweite Pipeline hält sie indes nicht für erforderlich, wie das Bundeswirtschaftsministerium mitteilte.

Nach Modernisierung und Ertüchtigung der Pipeline könnten jährlich neun statt bisher sechs bis sieben Millionen Tonnen transportiert werden, hieß es. „Mit diesen Maßnahmen erhöht sich die Auslastung der PCK auf circa 75-80 Prozent mit dem Transport über den Hafen

Rostock. Daneben kann die PCK-Auslastung durch zusätzliche Ölmengen aus Polen beziehungsweise Kasachstan weiter erhöht werden“, erklärte eine Sprecherin.

Das Unternehmen PCK reagiert mit Enttäuschung. „Wir bedauern diese Entscheidung.“ ■ tja/dpa