

THB

TÄGLICHER HAFENBERICHT

SCHIFFBAU Meyer Werft will in den Bau von neuen Marineschiffen einsteigen – Gute Möglichkeiten ■ SEITE 2

FRACHTABSCHLÜSSE X-Press Feeders chartert den 698-TEU-Frachter „Sunaid X“ für 9600 Euro ■ SEITE 5

SCHIFFSVERKÄUFE ASM Maritime verkauft die Feeder „Kestrel“ + „Ela“ für 45 Millionen US-Dollar ■ SEITE 6+7



Rendering: Royal Bodewes

Öko-MPP für CLI-Flotte

Hamburger Logistiker ordert Neubau bei niederländischer Werft Royal Bodewes

Der Hamburger Logistiker CLI AG hat jetzt bei der Traditionswerft Royal Bodewes einen MPP-Carrier bestellt

Die in Hamburg ansässige CLI AG hat bei der niederländischen Werft Royal Bodewes ein neues Schwergutschiff in Auftrag gegeben. Der Mehrzweckfrachter des Typs „RB 8500“ soll speziell auf die logistischen Anforderungen des Unternehmens zugeschnitten werden und künftig auf der etablierten Transatlantikroute zwischen Kanada, den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich eingesetzt werden.

Das Schiff wird über eine Tragfähigkeit von knapp 8500 Tonnen verfügen und ist für den Transport von Schwergut und Projektladung ausgelegt. Zur Ausstattung gehören zwei Liebherr-Krane mit jeweils 80 Tonnen Hebekapazität. Damit soll das Schiff auch für anspruchsvolle Schwerguttransporte geeignet sein.

Ein zentrales Merkmal des Neubaus ist der methanolfä-

hige Hauptmotor von MAN. Methanol gilt als einer der vielversprechenden alternativen Kraftstoffe der Schifffahrt, da es im Vergleich zu herkömmlichen Treibstoffen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen beitragen

Ergänzt wird der Antrieb durch ein sogenanntes Eco-Flettner-Rotorsegel

kann. Ergänzt wird der Antrieb durch ein sogenanntes Eco-Flettner-Rotorsegel, das zusätzlich Windenergie zur Unterstützung des Vortriebs nutzt und so den Treibstoffverbrauch sowie den CO₂-Ausstoß weiter senken soll.

Mit dem Neubau will CLI nicht nur die Umweltbilanz seiner Transatlantikverkehre verbessern, sondern auch die Effizienz steigern. Nach

Angaben der Reederei ist das Schiff für einen schnellen Liniendienst ausgelegt und soll künftig mindestens eine zusätzliche Rundreise pro Jahr ermöglichen. Der Baubeginn auf der Royal-Bodewes-Werft im niederländischen Hoogezand ist für Oktober 2025 vorgesehen, die Ablieferung wird im Sommer 2026 erwartet.

Royal Bodewes zählt zu den etablierten Werften in den Niederlanden. Das 1812 gegründete Familienunternehmen ist auf den Bau von umweltfreundlichen und technologisch fortschrittlichen Spezialschiffen spezialisiert. Die CLI AG ist ein international tätiges Logistikunternehmen mit Sitz in Hamburg. Das Unternehmen bietet maßgeschneiderte Transportlösungen für verschiedene Branchen und betreibt eigene Liniendienste im Nordatlantikverkehr. ■ jwy

Stonepeak schluckt Seaco

ÜBERNAHME Die US-Investmentgesellschaft Stonepeak baut ihre Marktstellung im Containerleasing weiter aus: Nach der Übernahme von Textainer im Jahr 2023 kauft das Unternehmen nun auch den Wettbewerber Seaco. Verkäufer ist die chinesische Bohai Leasing. Der Kaufpreis für Seaco liegt bei rund 1,8 Milliarden US-Dollar. Das Unternehmen verfügt über einen Bestand von 2,4 Millionen Boxen – darunter sowohl Standard- als auch Kühlcontainer –, die weltweit an Reedereien und Logistikdienstleister vermietet werden. Textainer bringt bereits 4,5 Millionen Container in das gemeinsame Portfolio ein. Durch den Zusammenschluss entsteht ein neuer Branchenriesen. Die Übernahme steht noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die zuständigen Behörden. ■ jwy

Saga setzt auf die Flagge Bahamas

REGISTER Die norwegische Reederei Saga Shipholding hat ihre gesamte Flotte von 32 Stückgutschiffen in das Schiffsregister der Bahamas überführt. Das bestätigte die Bahamas Maritime Authority (BMA) am Mittwoch. Das Unternehmen, das von der japanischen NYK-Gruppe gemanagt wird, befindet sich seit einiger Zeit im Prozess der Umflaggung. Die letzten drei Schiffe – „Saga Adventure“, „Saga Fantasy“ und „Saga Fram“ – fahren derzeit noch unter Hongkong-Flagge und sollen bis Ende Juni ebenfalls registriert werden. Durch die Aufnahme der Saga-Flotte erhöht sich die registrierte Bruttoreaumzahl der BMA um 1,56 Prozent. ■ jwy

BALTIC DRY INDEX 30.05.2025



IMPRESSUM

Leser- und Abonnenten-Service

T: 040-23714-260

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 Janni (tja), Joshua Wygand (jwy).

Schiffsverkäufe & Frachtabschlüsse: Martin Stiehler

Layout: Max Klein, Andreas Voltmer (LtG.)

Anzeigenverkauf: Stephan-Andreas Schaefer

T: +49 40 23714-253

stephan-andreas.schaefer@dvvmedia.com

Anzeigentechnik: Nicole Junge

T: +49 40 23714-263

nicole.junge@dvvmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 63

vom 01. Januar 2025.

Leiter Marketing & 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

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 01.01.2025.

Abonnement

Abonnement jährlich EUR 1.598,- zzgl. MwSt.

als digitales E-Paper, mit Zugang zur Website

www.thb.info, der THBApp, dem Zugang zum

Archiv sowie den regelmäßigen THB-Newsletter

„Fofftein“. Bei zusätzlichem Printbezug: Inland

jährlich EUR 1.998,- inkl. Porto zzgl. MwSt.

Ausland mit VAT-Nr. jährlich EUR 2.234,- inkl.

Porto, ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt.

Einzelheft: 710 EUR inkl. MwSt.

Druck: Albert Bauer Print! GmbH & 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 Abbil-

dungen übernimmt der Verlag keine Haftung.

ISSN 2190-8753

Meyer fokussiert „Graue Schiffe“

Papenburger Traditionswerft kann sich Fregatten-Neubau in Serie vorstellen

Im Bau von Kreuzfahrtschiffen, RoPax-Fähren oder auch Produktentanker hat die Papenburger Meyer Werft im Verlauf ihrer über 230-jährigen Existenz beste Referenzen abgeliefert.

Vor dem Hintergrund einer unternehmerischen Weiterentwicklung des für die deutsche Werftbranche systemrelevanten Industrieunternehmens wird jetzt auch nach weiteren maritimen Produkten Ausschau gehalten. Dabei fällt der Blick auf den Marineschiffbau, der vor dem Hintergrund der veränderten geo- und sicherheitspolitischen Lage in Europa und auch in anderen Teilen der Welt an Bedeutung gewinnt.

Aktuell baut die Meyer-Werft im fachlichen Schulterschluss mit der im Marineschiffbau bestens erfahrenen Bremer NVL Group zwei neue Betriebsstofftanker der Klasse 707 für die Deutsche Marine als Ersatz für die fast 50 Jahre alten Tanker der „Rhön“-Klasse.

Doch in Zukunft könnte die Werft, die auch im finnischen Turku eigene Produktionskapazitäten vorhält, auch echte Marinekampfschiffe bauen. Das jedenfalls kann sich Ralf Schmitz, Geschäftsführer bei der Traditionswerft, vorstellen. Dem in Düsseldorf erscheinenden „Handelsblatt“ bestätigte er, dass man sich gemeinsam mit einem Strategieberater um das Thema „Fregattenneubau“ küm-

mere. Schmitz: „Wenn wir uns vor allem auf das Thema Verteidigung konzentrieren würden, dann könnten wir vier bis fünf Fregatten in Serie bauen, was sonst keiner in Deutschland kann.“ Die Werft habe für deren Bau viele wertvolle Assets mit einzubringen, etwa große, von außen nicht einsehbare Werfthallen. Für ein solches Zukunftsprojekt seien dann aber auch weitere, im klassischen Marineschiffbau erfahrene Partner wichtig, betonte der Werft-Manager.

Anfang April des Jahres hatte Meyer in Papenburg mit dem Bau eines neuen Kreuzfahrtschiffes für die US-amerikanische Reederei Carnival Cruise Line begonnen. Das 344 Meter lange, mit 180.000 BRZ vermessene

und für mehr als 6400 Passagiere ausgelegte Schiff soll 2027 abgeliefert werden.

Aktuell ist das Auftragsbuch der Werft bis 2031 gefüllt. Zum Bestand gehören neben Passagierschiffen auch Offshore-Konverterplattformen sowie ein Forschungsschiff.

Im Werft-Krisenjahr 2024 hatten der Bund und das Land Niedersachsen ein Rettungspaket zugunsten von Meyer im Gesamtwert von 400 Millionen Euro geschnürt und damit rund 80 Prozent der Anteile an dem ursprünglichen Familienunternehmen übernommen. Zudem gewähren Bund und Niedersachsen dem Unternehmen Bürgschaften von jeweils rund einer Milliarde Euro, um Kredite von Banken abzusichern. ■ EHA/dpa



Maritimes Kraftzentrum Wilhelmshaven: Die Jade-Stadt beherbergt den größten Stützpunkt der Deutschen Marine, in dem die „Dickschiffe“, die Fregatten der unterschiedlichen Klassen, konzentriert sind. Auch die Deutsche Marine soll in den kommenden Jahren weiter aufwachsen, braucht also dann weitere Schiffe

Foto: Arndt

Nato-Manöver BALTOPS beginnt

Wichtigste maritime Großübung startet diesmal von Rostock aus - 9000 Soldaten

Novum bei einem wichtigen Nato-Seemanöver in der Ostsee: Nicht Kiel, sondern Rostock ist in diesem Jahr der offizielle Starthafen für die Großübung „Baltic Operations“ (BALTOPS), die vom 5. bis 20. Juni zum 54. Mal in Folge stattfindet.

Dieses Jahr werden um die 50 Schiffe und Boote, mehr als 25 Luftfahrzeuge und rund 9000 Soldatinnen und Soldaten aus 17 Ländern an

der Übung teilnehmen, teile die Deutsche Marine am Freitag mit. Sie beteiligt sich in diesem Jahr mit einem Großaufgebot an Schiffen und Booten an dem internationalen Manöver, das unter US-Leitung steht.

Im Einzelnen nehmen deutscherseits die Korvetten „Braunschweig“ (F 260) und „Magdeburg“ (F 2619), die Fregatte „Bayern“ (F 217), der Einsatzgruppenversorger

„Frankfurt am Main“ (A 1412), das Minenjagdboot „Datteln“ (M 1068), der Tender „Mosel“ (A 512), das Messboot „Stollergrund“ (Y 899) und der Seefernaufklärer P-3C „Orion“ vom Marinefliegergeschwader 3 aus Nordholz teil. Es geht bei BALTOPS vor allem darum, „bündnisweite Zusammenarbeit und Interoperabilität zu stärken und gleichzeitig eine robuste Abschreckung zu demonstrieren.“ ■ EHA/dpa

In München startet die „transport logistic“

Viele Unternehmen aus den Branchen, darunter Hafenbetreiber, präsentieren sich vier Tage lang den Gästen

Von Montag an werden 2670 Aussteller aus mehr als 70 Ländern auf der Messe „transport logistic“ in München die Neuheiten der Branche präsentieren. Es soll eine Messe der Rekorde werden, erwartet wird ein Besucherandrang von 80.000 Menschen. Die Ausstellungsfläche ist um rund zehn Prozent gewachsen, umfasst 150.000 Quadratmeter Freigelände und zwölf Hallen. Im Fokus des Branchentreffens stehen vor allem Themen wie Künstliche Intelligenz, Personalmanagement und Nachhaltigkeit. Begleitet wird die Messe von einem umfangreichen Konferenzprogramm, das sich an den Herausforderungen und Trends der Branche orientiert.

Zu den Ausstellern gehören auch Unternehmen der maritimen Branche, die etwa für die Möglichkeiten des Umschlags an ihren Standorten werben, wie die Rostock Port GmbH am Gemeinschaftsstand für den Wirtschaftsstandort Ostsee. In Halle B3 am Stand 305 präsentieren sich insgesamt



Foto: Messe München

Die Messe „transport logistic“ in München zeigt Branchentrends auf

elf Unternehmen. Neben dem Hafen Rostock sind auch Vertreter aus den Häfen Wismar, Stralsund und Saßnitz sowie auch Euroports, Ahlmann & Zerssen, Krebs Korrosionsschutz, Inros Lackner, Rostock Business sowie die Industrie- und Handelskammern Mecklenburg-Vorpommern vertreten.

„Gerade für uns Umschlagbetriebe und Hafeninfrastrukturunternehmen sind das gezielte Standortmarketing und

Netzwerken von immenser Bedeutung. Insbesondere in diesen Zeiten tiefgreifender geopolitischer Veränderungen und eines zunehmenden

2670

Aussteller freuen sich auf rund 80.000 Besucher an vier Tagen

Protektionismus im internationalen Handel mit kaum berechenbaren Folgen für den grenzüberschreitenden Warenaustausch kommt es darauf an, bestehende Allianzen zu stärken und neue Kooperationen zu etablieren“, erklärt der Geschäftsführer des Seehafens Stralsund, Sören Jurrat. „Die Häfen Mecklenburg-Vorpommerns sind durch ihren Universalhafencharakter in der Lage, eine breite Güterpalette abzufertigen und vielfältige logistische Lösungen anzubieten“, sagt Gernot Tesch, Geschäftsführer von Rostock Port.

Die bis Donnerstag laufende Messe gilt als zentrale Plattform für die Logistikbranche, auf der sich Fachleute aus aller Welt vernetzen, aktuelle Trends diskutieren und innovative Lösungen präsentieren. Vertreten sind Akteure aus allen Bereichen, außer aus der maritimen Logistik auch aus Luftfracht, Straßengüterverkehr, Schienengüterverkehr sowie Anbieter aus Digitalisierung und Softwarelösungen. ■ tja

Deutsche Marine: Das große Warten auf die F 126

Es soll an der Abstimmung zwischen den niederländischen Konstrukteuren und den deutschen Bauwerften hapern

Der Neubau von Fregatten der neuen Klasse 126 stockt. Weder der Bund noch die niederländische Damen Werft machen derzeit konkrete Angaben für die Fertigstellung des ersten Schiffes. Der Deutschen Marine droht damit das nächste Desaster. Denn der Bau der sechs neuen Fregatten der Klasse 126, die als Kampfschiffe die Flotte verstärken sollen, wird sich deutlich verzögern. Weder die niederländische Damenwerft, die 2020 den Zuschlag bekommen hat, noch die Bundeswehr können aktuell einen Zeitplan nennen. Für das Leuchtturmprojekt der Marine sind inzwischen neun Milliarden Euro bereitgestellt. Nur eines fehlt: ein Datum für die Indienststellung der Schiffe.

Als im Juni vorigen Jahres die Fregatte „Niedersachsen“ bei der Peenewerft feierlich auf Kiel gelegt wurde, war noch fast alles im Lot. Mit



Rendering: VWL Group

Vier Fregatten der neuen Klasse F 126 sind bestellt. Die Ablieferung ist unklar

Stolz wurde vage 2028 als Termin für die Ablieferung und Indienststellung des ersten Schiffes genannt. Inzwischen gehen Insider aber eher von einem Termin ab 2030 aus. Nach den zahlreichen Problemen bei den anderen Beschaffungsvorhaben der Bundeswehr sollte es bei dem europaweit ausgeschriebenen Projekt eigentlich reibungslos und planbar laufen.

Offen will sich aktuell niemand der Beteiligten zu den Gründen für das Debakel äußern. Ursache sollen Probleme bei der Vernetzung der Konstruktionsteams in den Niederlanden und bei den deutschen Bauwerften sein. 70 Prozent des Auftrags müssen gemäß der Ausschreibung als Wertschöpfung auf deutschen Werften landen. Dieser Punkt scheint die

Niederländer überfordert zu haben.

Bei der für Vergabe und Prüfung des Projekts zuständigen Rüstungsbehörde in Koblenz gibt man sich bei Fragen nach Zeitplänen vage. „Die Firma Damen hat eine verspätete Ablieferung des ersten Schiffes angezeigt. Der Auftragnehmer erstellt aktuell mit seinen Unterauftragnehmern eine überarbeitete und belastbare Gesamtprojektplanung“, heißt es beim Bundesamt für Ausrüstung, Information und Nutzung der Bundeswehr auf Nachfrage. Wann diese Planung vorliegt, ist aber unklar. Bei der Werft Damen in Vlissingen ist noch weniger zu erfahren. Dort verweist man auf die mit der deutschen Rüstungsbehörde geschlossenen Verträge. Aus Gründen der Vertraulichkeit äußere man sich grundsätzlich nicht im Detail, heißt es auf Anfrage aus den Niederlanden. ■ FB/tja

Boxcarrier-Charterraten weiter im Aufwind

New ConTex notiert 1487 Punkte – Charterer meiden langfristige Bindungen und akzeptieren dafür höhere Preise

Typ	Zeitraum	heute	Woche		Monat			Jahr				
		27.05.25	20.05.25	Change	Change	29.04.25	Change	Change	28.05.24	Change	Change	
		1487	1466	21	↗	1,4%	1486	1	0,1%	953	534	56,0%
1100 TEU	6 mos	\$17.209	\$17.070	\$139	→	0,8%	\$16.593	\$616	3,7%	\$10.291	\$6.918	67,2%
	12 mos	\$16.286	\$16.182	\$104	→	0,6%	\$15.639	\$647	4,1%	\$9.627	\$6.659	69,2%
1700 TEU	6 mos	\$29.714	\$28.386	\$1.328	↑	4,7%	\$27.893	\$1.821	6,5%	\$16.618	\$13.096	78,8%
	12 mos	\$26.107	\$25.425	\$682	↑	2,7%	\$25.030	\$1.077	4,3%	\$15.627	\$10.480	67,1%
1800 TEU	6 mos	\$32.730	\$30.970	\$1.760	↑	5,7%	\$30.800	\$1.930	6,3%	\$19.395	\$13.335	68,8%
2500 TEU	12 mos	\$33.370	\$33.086	\$284	→	0,9%	\$34.336	-\$966	-2,8%	\$21.036	\$12.334	58,6%
	24 mos	\$26.032	\$25.766	\$266	↗	1,0%	\$26.236	-\$204	-0,8%	\$18.245	\$7.787	42,7%
2700 TEU	12 mos	\$35.859	\$35.636	\$223	→	0,6%	\$36.175	-\$316	-0,9%	\$23.827	\$12.032	50,5%
	24 mos	\$27.566	\$27.250	\$316	↗	1,2%	\$27.820	-\$254	-0,9%	\$20.105	\$7.461	37,1%
3500 TEU	12 mos	\$41.295	\$40.915	\$380	→	0,9%	\$41.108	\$187	0,5%	\$28.775	\$12.520	43,5%
	24 mos	\$31.815	\$31.370	\$445	↗	1,4%	\$32.098	-\$283	-0,9%	\$25.315	\$6.500	25,7%
4250 TEU	12 mos	\$49.298	\$49.005	\$293	→	0,6%	\$51.870	-\$2.572	-5,0%	\$33.555	\$15.743	46,9%
	24 mos	\$39.645	\$39.570	\$75	→	0,2%	\$40.588	-\$943	-2,3%	\$29.820	\$9.825	32,9%
5700 TEU	12 mos	\$59.417	\$58.383	\$1.034	↗	1,8%	\$59.478	-\$61	-0,1%	\$40.683	\$18.734	46,0%
6500 TEU	12 mos	\$66.019	\$65.178	\$841	↗	1,3%	\$66.139	-\$120	-0,2%	\$47.417	\$18.602	39,2%

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 vom Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler (VHBS) veröffentlichte New ConTex hat seinen Aufwärtstrend fortgesetzt. Nachdem größere Containerschiffe in den Vorwochen noch leichte Rückgänge verzeichnet

hatten, legten in der aktuellen Berichtswoche alle im Index erfassten Schiffsklassen zu. Besonders kräftige Zuwächse wurden im 1700- und 1800-TEU-Segment beobachtet, das von einer kurzfristig hohen Nachfrage profitierte.

Den Maklern zufolge meiden viele Charterer angesichts der unklaren Zollpolitik in den USA langfristige Bindungen und akzeptieren stattdessen höhere Raten, um sich mehr Flexibilität zu sichern. Auffällig sei, dass sich der Preisauf-

schlag für moderne 1800-TEU-Schiffe gegenüber älteren, weniger effizienten 1700-TEU-Einheiten deutlich verringert habe - von über 18 Prozent Ende 2024 auf aktuell rund zehn Prozent bei einer Laufzeit von sechs Monaten. ■ jwy

DSV mit neuer Geschäftsführung

PERSONALIEN Nach der Übernahme von DB Schenker hat der Logistiker DSV ein neues vierköpfiges Managementteam für den deutschen Markt benannt. Torge Köhnke bleibt CEO von DSV Air & Sea in Deutschland. Die Leitung von DSV Road übernimmt Ralf Többe. Er folgt auf Peter Fog-Petersen, der die weltweiten DSV-Aktivitäten im Bereich FTL/LTL verantwortet. CEO der deutschen Kontraktlogistik bleibt Bart Peeters. Komplettiert wird das Team von Nicolai Knudsen, der weiter als CEO Finance tätig bleibt. ■ jwy

Meyer Burger stoppt US-Ausbauplan

Konzern baut keine Solarmodule mehr für den US-Markt - 282 Mitarbeiter verlieren Job

Der auch in Sachsen und Sachsen-Anhalt tätige Solarhersteller Meyer Burger stellt seine Solarmodulproduktion in den USA ein. Das Unternehmen sehe sich aufgrund fehlender finanzieller Mittel gezwungen, seine noch im Hochlauf befindliche Solarmodulproduktion in den USA zu stoppen, teilte es in Thun in der Schweiz mit. Den 282 Mitarbeitern sei gekündigt worden. „Die Zukunft des Standorts ist offen“, hieß es weiter. Gerade erst wurde die Fertigung im US-Bundesstaat

Arizona mit in Deutschland hergestellten Solarzellen aufgebaut. Meyer Burger befindet sich nach eigenen Angaben in Gesprächen zur Restrukturierung mit Anleihegläubigern. Betroffen seien zwei Wandelanleihen, die 2027 und 2029 fällig sind.

Das Unternehmen ist seit einigen Jahren in Schwierigkeiten, auch wegen billiger Konkurrenz aus China

Das Unternehmen ist seit einigen Jahren in Schwierigkeiten, unter anderem wegen billiger Konkurrenz aus China. Im Herbst hatte Meyer Burger bereits einen Abbau von rund 20 Prozent seiner damals gut 1000 Stellen angekündigt, womöglich auch in Deutschland. Zu dem Zeitpunkt ging es aber noch davon aus, dass der Standort USA aufgebaut wird. Im Dezember teilte das Unternehmen mit, Gläubiger hätten eine Überbrückungsfinanzierung von fast 40 Millionen Dollar zugesichert. ■ jwy

X-Press Feeders beschäftigt „Sunaid X“

Der 2006 bei Fujian Mawei Shipbuilding (China) gebaute 698-TEU-Feeder erzielt eine Tagesrate von 9600 Euro +++ Arcelor Mittal chartert den 2015 gebauten 179.318-tdw-Capesizer „Maran Future“ für 27,90 Dollar pro Tonne

Container Geared	TEU	Bau	Dauer	Fahrtgebiet	Rate	Charterer
Lars D	862	2003	14 to 16 months trading	Caribbean	15.000 € daily	C Transport Maritime

Container Gearless	TEU	Bau	Dauer	Fahrtgebiet	Rate	Charterer
Sunaid X	698	2006	ten to twelve months trading	Mediterranean	9600 € daily	X-Press Feeders

Time Charter	tdw	Bau	Anlieferung	Datum	Rate	Reise via	Rückgabe	Charterer
Jag Amar	82.084	2017	Dafeng	24.04.2025	14.250 \$ daily	East Australia	India	Propel Shipping & Logistics
Medi Nagoya	81.671	2018	Japan	27.04.2025	13.000 \$ daily	East Australia	Japan	NYK Line
Star Genesis	80.705	2010	Tianjin	20.04.2025	11.000 \$ daily	North Pacific intention petcoke	Mideast Gulf / China	Torvald Klaveness
Arrow Lady	76.752	2005	EC South America	07.05.2025	17.000 \$ daily	Las Palmas	Skaw-Gibraltar range	Louis Dreyfus
Zoe	75.005	2013	Cai Lan	23.04.2025	11.750 \$ daily	East Australia intention coal	Japan	K-Line
African Batis	66.504	2019	US Gulf	23.04.2025	17.000 \$ daily		Indonesia	Norden
Lucky Luke	41.550	2025	Southwest Pass	25.04.2025	14.250 \$ daily		WC Central America	Drydel Shipping

Dry Cargo	Ladung	Von / Nach	Datum	Rate	Laden / Entladen	Charterer
Maran Future	150.000 t iron ore	Port Cartier / Qingdao	28.04.2025	27,90 \$/t	60.000 t shinc load 30.000 t shinc discharge	Arcelor Mittal

Tanker	Ladung	Von / Nach	Datum	Rate	Charterer
Olympic Target	270.000 t dirty	Arabian Gulf / Singapore	02.05.2025	64,50 \$/MT	Exxon Mobil
Melody Hope	260.000 t dirty	West Africa / eastward	10.05.2025	WS 64	Equinor

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

Quelle: THB-Marktanalyse



„Sunaid X“ (ex „Vega Stockholm“) fährt für X-Press Feeders im Mittelmeer



Bringt für Arcelor Mittal Eisenerz nach China: Capesizer „Maran Future“

Fotos: Hasenpusch

ASM Maritime veräußert zwei Boxcarrier

Erasmus Shipmanagement übernimmt Feeder-Duo von ASM Maritime für 45 Millionen US-Dollar +++ MSC erwirbt zwei Postpanamaxe für zusammen 88 Millionen US-Dollar +++ Kreuzfahrer „Ocean Atlantic“ wird abgebrochen

Die in Amsterdam ansässige Reederei ASM Maritime trennt sich jetzt von den beiden in Monrovia (Liberia) registrierten Einheiten „Kestrel“ (IMO 9626558) und „Ela“ (IMO 9516777). Die in Athen sitzende Erasmus Shipmanagement zahlt für die beiden Feeder jeweils 22,5 Millionen US-Dollar.

Indes vermelden die Broker einen weiteren Paketverkauf im Boxcarrier Segment. MSC erwirbt die 2003 in Japan gebauten 6492-TEU-Postpanamaxe „Athens Glory“ und „MSC Aquarius“ für jeweils 44 Millionen US-Dollar von der in Limassol (Zypern) ansässigen Reederei Genius Shipping. ■ *mst*



Foto: Hasenpusch

Einer aus dem Paket-Deal: Der 2013 gebaute 1805-TEU-Feeder „Kestrel“ erzielt 22,5 Millionen US-Dollar

Bulker	tdw	BRZ	IMO-Nr.	Baujahr	Verkäufer	Mio. \$	Käufer
Luise Oldendorff	207.562	107.553	9714240	2015	Oldendorff Carriers Lübeck	51	HMM (KOR)
Thalassini Agatha	182.307	93.190	9479204	2011	Enesel (DNK)	rgn 29	Hayfin (GBR)
Tradership	176.925	89.728	9310135	2006	Seanergy Maritime Holdings (GRC)	rgn 18,5-19	Chinese
Medi Nagoya	81.671	43.223	9764075	2018	Nissen Kaiun (JPN)	rgn 28	Vietnamese
Thunderbird	79.508	43.717	9497335	2011	Technomar Shipping (GRC)	9,5	undisclosed
Bonneville	79.403	43.717	9497323	2010		9,5	
Ivestos 5	76.728	40.042	9304265	2005	Niriis Shipping (GRC)	rgn 9	Chinese
NZ Hangzhou	56.709	32.964	9603685	2012	Zhi Run (CHN)	12	Chinese
IVY Alliance	55.886	31.572	9473834	2011	Marla Dry Bulk Shipmanagement (GRC)	15,5	Vietnam
Vega Dablam	35.112	22.458	9643790	2011	Vega Bulk Management (NOR)	8,5	undisclosed
Maple Tulip	33.158	21.483	9536997	2011	Boomsma Shipping (NLD)	11,8	undisclosed

Containerschiffe	TEU	BRZ	tdw	IMO-Nr.	Baujahr	Verkäufer	Mio. \$	Käufer
Athens Glory	6492	75.484	81.171	9247766	2003	Genious Shipping (CYP)	44	MSC
MSC Aquarius	6492	75.484	81.171	9262704	2003		44	
Dimitris Y	5936	66.526	67.902	9189354	2000	ConChart Commercial (GRC)	36	undisclosed
Kestrel	1805	16.800	22.071	9626558	2013	ASM Maritime (NLD)	22,5	Erasmus (GRC)
Ela	1740	18.358	23.368	9516777	2012		22,5	
Panda Vega	1048	12.559	15.247	9379571	2006	Konteiner Logistic Asia (HKG)	9,9	undisclosed



Wird in der Türkei abgebrochen: Die 1986 gebaute „Ocean Atlantic“



Der 6492-TEU-Postpanamax „Athens Glory“ erzielt 44 Millionen US-Dollar

Fotos: Hasenpusch

Tanker	tdw	BRZ	IMO-Nr.	Baujahr	Verkäufer	Mio. \$	Käufer
M. Star	313.798	160.705	9515436	2008	Mitsui OSK Lines (JPN)	48	Chinese
Advantage Solar	156.643	83.850	9408683	2009	Genel Denizcilik Nakliyatı (TUR)	36,4	Chinese
Seaways Citron	49.999	29.324	9380362	2007	International Seaways (USA)	14	Lila Global (UAE)
Seaways Frontier	49.999	29.305	9332303	2007		14	

Gas Carrier	cbm	BRZ	tdw	IMO-Nr.	Baujahr	Verkäufer	Mio. \$	Käufer
Navigator Venus	21.650	17.840	23.503	9177557	2000	Navigator Gas (GBR)	18,4	Hong Kong based

Abbruch	Typ	tdw	BRZ	TEU	IMO-Nr.	Baujahr	Verkäufer	\$/Ldt	Käufer
Asmaa	B	45.228	26.081		9103178	1994	Supreme Marine (LBN)	438	Indian
Khatanga	T	23.050	14.937		8610887	1987	Murmansk Shipping (RUS)	undisclosed	undisclosed
Ocean Atlantic	P	2059	12.798	108	8325432	1986	Sunstone Ships (USA)	undisclosed	Turkish
SMS Cayenne	B	17.386	10.421		9118238	1996	Scan Med Shipping (UAE)	undisclosed	undisclosed
Heung-A Ulsan	C	7040	4914	420	9128996	1996	GR Shipping (SGP)	445	undisclosed
Sunny Maple	C	5834	3987	342	9133484	1996	Korea Marine Transport (KOR)	undisclosed	undisclosed
Global Nubria	C	4900	3809	320	9167306	1998	Heung-A Line (KOR)	410	undisclosed

B = Bulker C = Containerschiff P = Passenger Ship T = Tanker □ = Blockverkauf

Quelle: THB-Marktanalyse



Medium Range „Seaways Citron“ (ex „Citron“) erzielt 14 Millionen US-Dollar



Einer aus einem Kamsarmax-Duo: Die „Thunderbird“ (ex „Selandia“)

Fotos: Hasenpusch

KIEL WASSER
VON ECKHARD-HERBERT ARNDT

Weil Sicherheit einfach einen Preis hat



Das sind gute Nachrichten, die in der zurückliegenden Woche aus Deutschlands Tiefwasser-Hafen-Hauptstadt Wilhelmshaven kommen: An der Jade steht jetzt ein weiteres Übergabeterminal für Flüssigerdgas (LNG) zur Verfügung, das damit einen wichtigen Beitrag zur Stabilität der Energieversorgung Deutschlands, darüber hinaus im Bedarfsfall aber auch anderer benachbarter Staaten leisten kann. Die Firma Deutsche Energy Terminal GmbH (DET), ein bundeseigenes Unternehmen, nahm die Anlage in Betrieb. Die vor Ort zum Einsatz kommende FSRU mit dem verheißungsvollen Namen „Excelsior“ soll noch in diesem Jahr insgesamt 1,9 Milliarden Kubikmeter Gas ins deutsche Netz einspeisen. Die weitere Planung sieht vor, dass bereits commendes Jahr und 2027 die „Excelsior“ jeweils bis zu 4,6 Milliarden Kubikmeter Erdgas einspeisen soll. Die offizielle Inbetriebnahme der Großanlage, deren Bau auch eine Konsequenz aus Russlands brutalem Überfall auf die Ukraine ist, nahm alles in allem gut zweieinhalb Jahre in Beschlag. Für deutsche Verhältnisse durchaus rekordverdächtig. Die Einweihung dieses wichtigen Bausteins der kritischen Infrastruktur nutzte Deutschlands neue Wirtschaftsministerin, Katharina Reiche (CDU), auch dazu, um nochmals die besondere Relevanz des fossilen Energieträgers für die kurz- und mittelfristige nationale Energieversorgung

zu betonen. Die Ministerin: „Gas wird auf absehbare Zeit für unsere Energieversorgung von großer Bedeutung bleiben.“ Die Eröffnung des zweiten LNG-Terminals an der Jade sei daher ein wichtiger Schritt „hin zu mehr Versorgungssicherheit, Diversifizierung der Energiequellen und Resilienz unseres Landes“.

Das Stichwort „Resilienz“ und Energieinfrastruktur fällt einmal mehr auch beim Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) in Bonn. Dessen Präsidentin, Claudia Plattner, forderte in diesen

Tagen erneut einen besseren Schutz der Energieversorgungseinrichtungen in der Industrienation Deutschland ein. Sie verweist in dem Zusammenhang auf die nach Behördeneinschätzung bestehende wachsende Angriffsfläche für Cyberkriminelle. Plattner mahnt: „Wenn wir jetzt nicht handeln, laufen wir in das Risiko, dass Angreifer unsere Infrastruktur schwächen.“ Sie ist davon überzeugt, dass „Deutschland im Visier von mehreren Staaten ist, darunter vor allem China und Russland, aber auch Nordkorea und Iran.“ Um die militärische Sicherheit Deutschlands und Euro-

pas geht es indes bei diesem Thema. Der Essener Industriekonzern Thyssenkrupp AG machte in

der zurückliegenden Woche - erneut - von sich reden als er Pläne über die weitere Umgestaltung des Konzerns bekannt machte. In dem Zusammenhang geht es auch um die weitgehende Verselbständigung verschiedener Geschäftsbereiche des traditionsreichen Industrieriesen, darunter auch die lukrative Marineschiffbauparte TKMS. Die von Kiel aus geführte Werft begleitet die angestrebte Eigenständigkeit seit längerem proaktiv. TKMS-CEO

Oliver Burkhard selbst hat sich mit Blick auf die Eigenständigkeit indes wiederholt dafür ausgesprochen, dass auch der Bund in das Unternehmen mit einer relevanten Beteiligung einsteigt, sei es direkt oder auch über die bundeseigene KfW Bank. Die Zeit drängt auch bei diesem Thema. Denn TKMS ist mehr als „nur“ systemrelevant. Daher hatte dieser Tage zu Recht die Fraktionschefin der SPD im schleswig-holsteinischen Landtag zugleich auch stellvertretende SPD-Bundesvorsitzende, Serpil Midyatli,

entschlossenes Handeln in Berlin ange-mahnt. Wörtlich sagte sie: „Es ist nicht nur ureige-

nes Interesse, sondern eine Notwendigkeit, dass der Staat sich auch an Unternehmen wie TKMS beteiligt.“ Aufgrund der internationalen Sicherheitslage und der sich weiterhin abzeichnenden Änderungen in der europäischen Sicherheitsarchitektur komme der Werftenindustrie als Schlüsseltechnologie eine wichtige Rolle zu. Überhaupt scheinen „graue Schiffe“ inzwischen durchaus interessant für die Werften und Zulieferer zu sein. Zum Ende der zurückliegenden Woche machte die Papenburger Meyer Werft bekannt, dass sie sich durchaus ein größeres Engagement im Marineschiffbau vorstellen könnte. Das und auch die Entwicklungen bei TKMS machen es somit umso wichtiger, dass sich die Bundesregierung mit dem Sachverhalt mit Top-Aufmerksamkeit zuwendet. Vielleicht ist der Sachverhalt „deutscher Marineschiffbau“ auch eine gute Gelegenheit für den neuen Maritimen Koordinator der Bundesregierung, Christoph Ploß (CDU) aus Hamburg, sich aktiv einzubringen, damit rasch ein sicherer Kurs abgesteckt werden kann.

Ihre Meinung zum Beitrag
eckhard.arndt@dvvmedia.com

FRAGE DER WOCHE

Sollte sich der Bund aus geo-, sicherheits- und industriepolitischen Erwägungen heraus an einer Marinewerft TKMS beteiligen, um damit auch Planungssicherheit zu geben?

Antworten Sie unter Frage der Woche auf www.thb.info

So stimmten unsere Leser in der vergangenen Woche ab:

Muss die EU-Kommission konzentrierter an einer maritimen Industriestrategie arbeiten, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schiffbausektors zu sichern?

Ja	Nein
57	43

Signal der EU für den Schiffbau

Strategie würde im Wettbewerb helfen

Mit 57 Prozent der Teilnehmer unserer Umfrage meint eine Mehrheit, dass eine Strategie der EU für die maritime Branche hilfreich wäre. Darauf ruht die Hoffnung, dass dies der Wettbewerbsfähigkeit des Schiffbausektors helfen könnte.

In unserer aktuellen *Frage der Woche* geht es um eine Entscheidung, ob sich der Bund in einer neuen Struktur an der künftigen Werft TKMS beteiligen sollte. Noch gehört der Marineschiffbau-Spezialist zum Industriekonzern Thyssenkrupp. Doch das will dessen Management ändern und die Sparte verselbständigen. TKMS hat ein prall gefülltes Auftragsbuch bis in den 2040er Jahre, der Bund könnte einsteigen.

Die Frage diese Woche lautet daher: Sollte sich der Bund aus geo-, sicherheits- und industriepolitischen Erwägungen heraus an einer Marinewerft TKMS beteiligen, um damit auch Planungssicherheit zu geben? Stimmen Sie ab auf www.thb.info ■ tja

DIGITAL

IST EINFACH SCHNELLER

Nutzen Sie Ihre digitalen DVZ-Services und -Leistungen und lesen Sie bereits am Vortag die Neuigkeiten von morgen.



JETZT FREISCHALTEN

www.dvz.de/digital

DVZ
Deutsche Verkehrs-Zeitung