

FRACHT S. 13

CMA CGM verlängert Charter von „RT Dagr“ für 9000 Dollar pro Tag

VERKÄUFE S. 14

John T. Essberger gibt den Bulker „Sanaga“ für 3,8 Millionen Dollar ab.

SHIPINX S. 16

Der Indikator für die Seeverkehrswirtschaft fiel auf 376,16 Punkte



GLOBIC 8000

ALL-IN-ONE ANTIFOULING

NANO ACRYLATE TECHNOLOGY
JUST ADD WATER
HEMPEL

Are you looking for a noticeable difference in overall performance and fuel savings? Have a closer look at Hempel's antifouling Nano Acrylate Technology.

nano.hempel.com



www.thb.info

UASC übernimmt 18 800-TEU-Schiff

Containercarrier „Barzan“ ist größte Einheit der Reedereiflotte und bereits „LNG ready“ – Taufe in Südkorea

Auf der Hyundai Samho Heavy Industries Werft in Südkorea hat die United Arab Shipping Company (UASC) jetzt das größte Containerschiff ihrer Unternehmensgeschichte getauft.

Mit der „Barzan“ (18 800 TEU) legt die arabische Reederei gleichzeitig noch einen zweiten Meilenstein. Denn der Neubau ist das erste Schiff einer Klasse von UASC-Frachtern, die bereits „LNG ready“ sind, also mit überschaubarem Zeitaufwand auf Flüssigerdgas als Brennstoff nachgerüstet werden können. Bis 2016 wird die Reederei, die seit September 2014 mit der Hamburg Süd kooperiert, insgesamt 17 neue



Die „Barzan“ von UASC ist 400 Meter lang, fast 60 Meter breit und hat einen Tiefgang von 16 Metern

Foto: UASC

Schiffe erhalten, darunter fünf weitere Schwesterschiffe der „Barzan“. Sie alle setzen, nach Aussage von UASC neue Standards in Sachen

Energieeffizienz. So sollen die Neubauten, die alle im Asien-Europa-Dienst eingesetzt werden, einen Energie Efficiency Design Index

(EEDI) aufweisen, der fast 50 Prozent unter dem Grenzwert liegt, den die IMO für 2025 festgelegt hat. „Wir verstehen die Bereitstellung von

umweltfreundlichen Transportlösungen nicht als Option, sondern als Notwendigkeit“, erklärte UASC-Chef Jørn Hinge. bre

Panama hofft auf LNG

Letztes Schleusentor installiert – Eröffnung April 2016

Baufortschritt am Panama-Kanal: Ende vergangener Woche wurden an der sechzehnten Schleuse die neuen Tore installiert. Damit sind alle Schleusenneubauten nun grundsätzlich komplett. Die in Italien gefertigten Stahltore wurden seit 2013 nacheinander über den Seeweg nach Mittelamerika gebracht. Die dem Atlantik zugewandte Seite mit acht Schleusenanlagen wurde bereits am 1. April fertiggestellt. Das jetzt gelieferte 16. Tor ist mit 4232 Tonnen, 57,6 Metern Breite und 33 Metern Höhe die größte der für den Ausbau des Seeweges benötigten Komponenten. Der Gesamtausbau gilt nun zu 88 Prozent als abgearbeitet. Das Projekt soll in

knapp einem Jahr, am 1. April 2016 abgeschlossen sein, dann wird sich die Kapazität des rund 100 Jahre alten Kanals um 300 Prozent erhöht haben. Die Kanalbehörde rechnet nach der Erweiterung der Wasserstraße mit zusätzlichen Einnahmen durch das Schleusen von Flüssiggastankern. Die steigende Produktion in den USA und die zunehmende Nachfrage in Japan würden das Geschäft befeuern, sagte Vorstandschef Roberto Roy. Nach der Erweiterung könnten über 95 Prozent aller Flüssiggastanker den Panamakanal passieren. Das US-Handelsministerium hatte bereits angekündigt, den Bau von LNG-Tankern zu fördern. pk

Mit Green Ships lassen sich bis zu 40 Prozent einsparen

Interview mit Reederei-Geschäftsführer Herm Jüngerhans

Aufgrund der neuen gesetzlichen Anforderungen setzt auch unter den Reedern ein Umdenken ein.

Dadurch entwickeln sich zwei Märkte: einer mit den komplett neuen Schiffen und einer mit allen anderen Schiffen. Die alte Tonnage kann nicht innerhalb von zwei bis drei Jahren komplett ausgetauscht werden. Wer die neuen Green Ships haben will, wird sich darum bemühen und entsprechend hohe Charterraten zahlen. Alle anderen werden sich mit der Bestandstonnage begnügen. Die Reederei Jüngerhans beschäftigt sich bereits seit ei-



Foto: Jüngerhans

H. Jüngerhans

über laufende und geplante Projekte.

THB: Welche Rolle spielt das Thema Green Shipping in Ihrer Reederei?

Herm Jüngerhans: Green Shipping in Kombination mit Innovationen im Schiffbau wird weiter an Bedeutung gewinnen und bleibt sicherlich das Thema der

nigen Jahren mit Green Shipping. Der THB sprach mit Geschäftsführer Herm Jüngerhans

Branche für die nächsten Jahre – somit auch für uns. Der Boom der vergangenen Jahrzehnte hat nahezu zu einem Stillstand bei den Innovationen geführt, hier ist der Aufholprozess nun in vollem Gange. Reeder und Werften widmen sich verstärkt diesem Thema.

THB: Wann ist für Sie ein Schiff tatsächlich ein Green Ship?

Jüngerhans: Ein Green Ship ist immer die Addition von vielen großen und kleineren Einzelmaßnahmen. Daher bleibt eine klare Definition und Abgrenzung schwierig. Wir würden ein tatsächliches Green Ship so ▶ Seite 4

Charterer bei Green Shipping mit an Bord

Reederei Jüngerhans entwickelt Design für Eco-Schiffe mit ihren Partnern – Ein Schwerpunkt liegt auf dem Verbrauch

► von Seite 1

definieren, dass es eine deutliche Steigerung der Wirtschaftlichkeit und der Reduzierung der Schadstoffemissionen gegenüber dem älteren Marktstandard erzielen kann beziehungsweise umfänglich innovative neue Technologien verbaut werden.

THB: Welche Projekte für Green Shipping haben Sie bereits begonnen, welche sind noch geplant?

Jüngerhans: Bereits unsere Baureihe von Schwergutschiffen aus den Jahren 2010 und 2011 trägt das Green-Ship-Zertifikat. Bei der zukünftigen Konzipierung von Neubauten liegt der Fokus klar auf der Verbrauchsoptimierung, aber auch der Anpassung des Designs an die Anforderungen der Charterer. Grundsätzlich finden wir alternative Kraftstoffe wie LNG oder neue Antriebstechnologien besonders spannend. Hier haben wir zusammen mit Charterern und Befrachtern auch eigene neue Designs entwickelt, die wir in den nächsten Jahren weiterentwickeln würden. Es bleibt die Frage, ob



Das 14 300-tdw-Schwergutschiff „Eris J“ zählt seit 2010 zur Flotte von Jüngerhans

Investoren und Banken den Mut haben werden, in neue und innovative Ideen zu investieren. Das gestaltet sich im aktuellen Marktumfeld leider noch schwierig.

THB: Nach welchen Kriterien gehen Sie bei der Auswahl von Projekten vor?

Jüngerhans: Die Wirtschaftlichkeit und somit die Amortisationszeit steht klar im Fokus der Betrachtung. Jede Maßnahme muss einzeln und in Kombination geprüft werden. Nicht al-

les was „grün“ ist, erscheint auch wirtschaftlich immer sinnvoll – zudem sind auch Fahrtgebiete, Ladung und Schiffstyp zu berücksichtigen. Einige Techniken müssen sich auch noch erst in der Praxis beweisen.

THB: Legen Sie bei Eco-Shipping den Schwerpunkt auf Neubauten oder kommen auch Umrüstungen bestehender Schiffe in Frage?

Jüngerhans: Für uns liegt der Fokus für Green Shipping klar bei den Neubauten. Für bestehende Schif-

fe sind es in der Praxis eher Einzelmaßnahmen mit einer schnellen Amortisationszeit, um die Investition vor Gesellschaftern und Bank plausibel darstellen zu können. Im aktuellen Marktumfeld sind der Spielraum und die Bereitschaft der Gesellschafter eher begrenzt. Letztendlich muss bei Umrüstungen auch der Charterer bereit sein, höhere Raten zu zahlen. Denn es ist nicht zu vergessen, dass man zwar die Attraktivität der Flotte steigert – die Einsparungen

des Kraftstoffs aber in der Tasche des (Zeit-)Charterers landen. Daher sehen wir aktuell auch eher wenige Aktivitäten bei der Altonnage.

THB: Wann rechnen sich solche Projekte?

Jüngerhans: Das ist stark vom Alter und Typ des Schiffes abhängig, richtet sich insbesondere nach der Amortisationszeit und muss von Fall zu Fall abgewogen werden. Würde man das gesamte Potenzial ausschöpfen, ließen sich durchaus Einsparungen von bis zu 40 Prozent gegenüber älteren Schiffen erzielen – die Frage bleibt aber, genau zu prüfen, ob diese Investitionen wirklich alle sinnvoll und wirtschaftlich sind.

THB: Welche Herausforderungen stellen sich bei Schiffen im neuen Design für das technische Management?

Jüngerhans: Die größte Herausforderung bleibt die Sensibilisierung der Mannschaft für das Thema und die parallele Schulung an der neuen Technik. Die beste Technik und Innovation nützt nichts, wenn nicht das Know-how und die Sensibilität für Green Shipping an Bord vorhanden ist. Hier sind die Reedereien mit neuen Schulungskonzepten gefragt.

THB: Wie lassen sich einerseits Neubauten und andererseits Umrüstungen am besten finanzieren?

Jüngerhans: Bei den Neubauten ist die grundsätzliche Erwartungshaltung von Banken und Investoren, dass wir modernste Schiffe mit einer hohen Wirtschaftlichkeit im Verbrauch bauen – wirtschaftlich sinnvolles Green Shipping ist daher automatisch fester Bestandteil jeder Finanzierung und Projektidee. Wenn es nachvollziehbar zur Wirtschaftlichkeit und Positionierung der Schiffe am Markt beitragen kann, lassen sich auch bei der Bestandstonnage kleinere Maßnahmen finanzieren – hier geht es aber primär darum, die Schiffe durch die Krise zu retten. fab

EnBW: Windkraft bringt hohen Ertrag

Der Energiekonzern EnBW erwartet für dieses Jahr einen weiteren Gewinnrückgang, sieht sich mit dem Ausbau der Windkraft aber neu beflügelt. Das Unternehmen liege mit seinem bis 2020 geplanten Umbau auf Kurs und werde bei den erneuerbaren Energien kräftig zulegen, sagte Vorstandschef Frank Mastiaux. Die Stromleistung aus Windkraft werde sich in diesem Jahr auf 790 Megawatt mehr als verdoppeln, sagte Mastiaux vor rund 1000 Aktionären. Damit steige der Anteil der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien auf 22 Prozent, beim Konzerngewinn auf mindestens elf Prozent. Mit einem Plus von mehr als 20 Prozent soll das „grüne“ Geschäft wichtigster Wachstumsträger werden. pk

Mehr Fracht bei Scandlines

Höherer Umsatz und besseres Ergebnis – Pkw-Beförderung rückläufig



Grün in die Zukunft: Scandlines setzt emissionsarme Fähren ein

Scandlines meldet für 2014 gute Zahlen. Für das laufende Jahr erwartet die Reederei bei Umsatz und Nettoergebnis einen weiteren Zuwachs.

Wie das deutsch-dänische Gemeinschaftsunternehmen

am Donnerstag mitteilte, stieg der Umsatz um ein Prozent auf 509 Millionen Euro. Die sei vor allem auf positive Entwicklungen im Catering und Retail zurückzuführen. Im Fährbetrieb wurden 5,5 Prozent mehr Frachteinheiten transportiert, das Volu-

men stieg damit auf 700 000 Einheiten. Im Passagierverkehr gab es einen leichten Anstieg um 0,4 Prozent auf 11,1 Millionen verbunden mit einem Rückgang bei den beförderten Pkw um 0,5 Prozent auf 2,5 Millionen.

Das EBITDA stieg um vier Prozent auf 179 Millionen Euro, was einer EBITDA-Marge von 35 Prozent (2013: 34 Prozent) entspricht. Dieser Fortschritt sei hauptsächlich durch ein höheres Frachtvolumen, Verbesserungen im laufenden Betrieb und Initiativen zur Effizienzsteigerung zustande gekommen. Das Jahresergebnis verbesserte sich um 25 Prozent auf 74 Millionen Euro gegenüber 59 Millionen Euro im Vorjahr. pk