

THB

TÄGLICHER HAFENBERICHT

SCHIFFBAU Deutlicher Beschäftigungszuwachs durch Marine-Aufträge - Ziel: 100 Prozent Werftenauslastung in 2028 ■ **SEITE 3**

ALTERNATIVE ANTRIEBE DNV stellt Maritime Forecast 2050 vor und rechnet mit flexiblen Kraftstoff-Lösungen ■ **SEITE 5**

KARRIERE Ausbildungszahlen bei Schifffahrtskaufleuten nahezu stabil - ZVDS sieht dennoch Handlungsbedarf ■ **SEITE 7**

Wahrzeichen da - SMM startklar

35-Tonnen-Propeller vor den Hamburger Messehallen kündigt Leistungsschau an

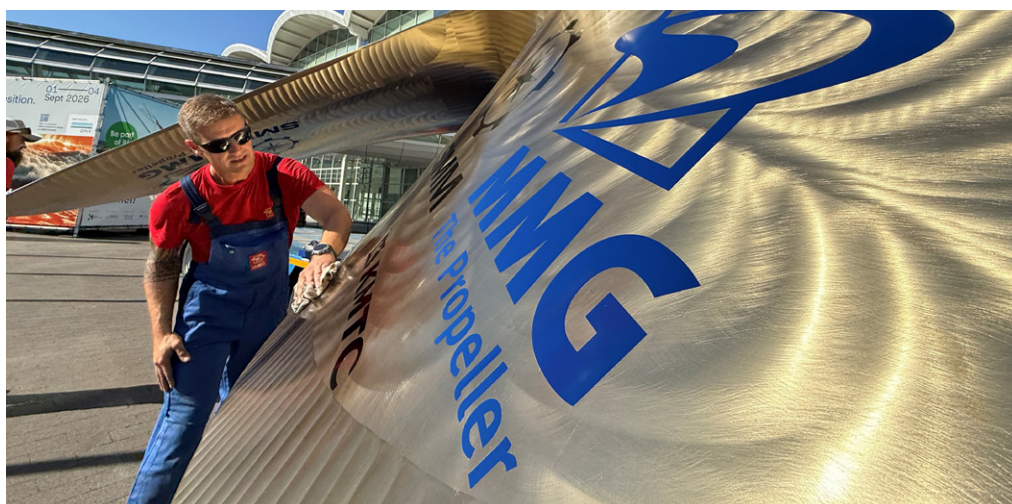


Foto: Timo Jann

Das Ding glänzt: Der Schiffspropeller vor dem Haupteingang zur SMM in Hamburg erhielt jetzt die Politur

Für ein Retrofit des 4300-TEU-Boxcarriers „Nha-va Sheva“ (IMO 9375501) der koreanischen Reederei KNTC wird die Einheit bald einen modernen Propeller der Mecklenburger Metallguss (MMG) erhalten. Doch vorerst steht das gut 35 Tonnen schwere Bauteil mit einem Durchmesser von 7,8 Metern vor den Hamburger Messehallen und weist den Weg zur Weltleitmesse der maritimen Branche: Dienstag startet die SMM 2026. Vom 1. bis 4. September trifft sich die internationale maritime Industrie in der Stadt.

„Mit dem Propeller wird die Effizienz beim Antrieb des Schiffes deutlich steigen“, berichtet Lars Greitsch, Geschäftsführer des Herstellers des Ausstellungstücks aus Propellerbronze aus Waren an der Müritz. Der neue Re-Design-Propeller wurde mithilfe moderner Strömungssimulationen gezielt auf das Schiff und dessen aktuelles Einsatz- und Fahrprofil optimiert. Je nach Schiffsgeschwindigkeit soll er das Schiff gegenüber

dem ursprünglichen Propeller fünf bis sieben Prozent effizienter antreiben. Hinzu kommt die von MMG entwickelte Flossenkappe MMG Escap, die laut Unternehmen eine weitere Treibstoffeinsparung von rund zwei Prozent ermöglicht.

„Wenn der Propeller auf dem Messeplatz steht, wissen wir: Jetzt geht es los“, berichtet Claus Ulrich Selbach, Vice President Exhibitions Maritime & Technology bei der Hamburg Messe und Congress. Seit mehr als 20 Jahren ist ein MMG-Propeller das Wahrzeichen der Messe. Entwicklung, Optimierung und Fertigung des Propellers erfolgten vollständig bei MMG. Er gehört zu einer Se-

rie von Re-Design-Propellern für diesen Schiffstyp. Nach der SMM geht es an Bord eines Containerfrachters zur Werft nach Asien.

„Wir freuen uns auf die SMM“, sagt Greitsch. „Für uns ist das auch jedes Mal ein Gradmesser, wo wir stehen. Diesmal erhoffen wir uns Aussagen der Reedereien, was sie planen“, sagt der CEO, der mit seiner Mannschaft einen Messestand betreut. Während der SMM-Propeller von Waren über Rostock und Lübeck auf dem Landweg nach Hamburg gelangt ist, nutzt MMG normalerweise für den Transport mittlerweile Küstenmotorschiffe. „Auf der Straße geht das einfach nicht mehr“, so Greitsch. Der Zustand vieler Brücken und Straßen sei einfach zu schlecht und entsprechend für Schwertransporte eingeschränkt.

Rund 2300 Aussteller aus 70 Ländern werden diesmal auf der Weltleitmesse Technologien und Lösungen für die Zukunft der maritimen Industrie präsentieren. ■ **tja**

2300

Aussteller werden auf der SMM Innovationen der maritimen Branche zeigen

Geschäftsklima besser, Ausblick aber verhalten

Barometer gibt Update zu Hamburgs Industrie

Trotz schwieriger Rahmenbedingungen zeigt sich die Hamburger Industrie widerstandsfähig. Doch auch wenn sich die Stimmung in den Betrieben leicht aufgehellt hat, bleiben die Aussichten eher verhalten. Zu diesem Ergebnis kommt die Neuauflage des Industriebarometers der Handelskammer Hamburg und des Industrieverbands Hamburg (IVH) zum Ende des zweiten Quartals.

Die leichte Verbesserung beim Geschäftsklima dürfe nicht darüber hinwegtäuschen, dass viele Unternehmen weiter unter erheblichem Druck stünden, sagt Handelskammer-Hauptgeschäftsführer Malte Heyne: „Globale Unsicherheiten, fragile Liefer- und Energieversorgungsketten, die zu hohen Energiepreisen führen, sowie schwierige wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen belasten die Betriebe.“

Für IVH-Hauptgeschäftsführer André Trepoll zeigen die Ergebnisse des aktuellen Industriebarometers klar, wo Hamburg ansetzen muss: „Die Industrie braucht Geschwindigkeit bei Planungen und Genehmigungen, verlässliche Mobilität für Güter und Beschäftigte sowie bessere öffentliche Infrastruktur.“ Zudem blieben eine verlässliche Verkehrs- und Hafeninfrastruktur sowie eine sichere und bezahlbare Stromversorgung zentrale Voraussetzungen für einen wettbewerbsfähigen Industriestandort.

Zur Auswertung: www.handelskammer-hamburg.de/industriebarometer ■ **bek**

Iran: UN-Beschwerde gegen US-Sanktionen

China will sich an Wirtschafts- und Finanzboykott gegen Teheran nicht beteiligen – es ist größter Öl-Kunde des Landes

Die Briten-Behörde UKMTO listete am Donnerstag als „Vorfall Nr. 121“ den Beschuss eines Tankers in der Straße von Hormus. An Bord sei nach dem Einschlag eines „unbekannten Projektils“ ein Feuer ausgebrochen, das gelöscht werden konnte. Alle Besatzungsmitglieder seien in Sicherheit. Die Behörden würden ermitteln.

Der Iran startete angesichts der US-Sanktionsdrohungen einen diplomatischen Gegen-

angriff. In einem Brief an die Vereinten Nationen wurden die Wirtschafts-Blockaden, die auch den Finanzsektor mit einbeziehen, als ein Akt staatlichen und wirtschaftlichen Terrorismus verurteilt. Irans Außenminister Abbas Araght-schi schrieb auf der Plattform „Telegram“, die USA versuchten, die „rechtmäßigen Wirtschaftsbeziehungen des Irans mit anderen Staaten zu beenden“, nachdem sie ihre Ziele

durch Krieg nicht hätten erreichen können.

Araghtschi schrieb auch, die US-Sanktionen schädeten bewusst der Zivilbevölkerung, weil der Zugang zu Nahrungsmitteln, Medikamenten und anderen Gütern eingeschränkt werden solle. Der Iran fordere deshalb den UN-Sicherheitsrat und die UN-Mitgliedstaaten auf, die „einseitigen Zwangsmaßnahmen und Sekundär-sanktionen“ durch die USA zu

verurteilen und zurückzuweisen. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten die US-Sanktionen nicht anerkennen und umsetzen.

Irans Haupt-Rohölkunde China hatte die angedrohten US-Sanktionen bereits offiziell kritisiert. Ein Wirtschaftskrieg führe nicht zu einer Lösung, sondern verschärfe Konflikte und störe die globale Finanzordnung, hieß es. Weiter offen ist, ob US-Finanzminister Scott Bessent die am Montag angekündigte „volle Wucht der US-Macht“ auch auf China anwenden will. Bisher warnte Bessent nur, niemand solle Washingtons Entschlossenheit auf die Probe stellen. Konkrete Staaten, die von den US-Sanktionen betroffen sein werden, nannte er nicht.

Bei den Verhandlungen zwischen Iran und Oman über neue Regelungen für die Straße von Hormus gibt es bisher keine Hinweise auf mögliche Maut- oder Gebühren-Zahlungen, die für die Nutzung eines „gemeinsamen, temporären Navigationskorridors“ durch die Straße von Hormus“ erhoben werden sollen. Die USA und IMO fordern weiter die freie Durchfahrt. ■ dpa/jök



Die USA halten Blockade iranischer Häfen aufrecht – den Beschuss von Handelsschiffen können sie aber nicht verhindern

Foto: Centcom

Griechenland will zwei Fregatten in Italien kaufen

Die Milliarden-Order soll im September in Rom unterzeichnet werden – Weitere Einheiten von Fincantieri möglich

Sie sind knapp 145 Meter lang, fast 20 Meter breit, verdrängen voll beladen 6700 Tonnen und bieten Kojen für rund 200 Einsatzkräfte – die Fregatten aus der Fremm-Modellreihe von Fincantieri. Die Einheiten werden seit vielen Jahren auch erfolgreich exportiert.

Jetzt will Griechenland nach Angaben des Generalstabes im Rahmen seiner Flotten-Modernisierung am 8. September in Rom einen Vertrag über den Kauf von zwei Fremm-Fregatten unterzeichnen. Die Kriegsschiffe aus der Bergamini-Klasse für U-Boot-Jagd, Luftabwehr und Bekämpfung von Seezielen sollen jeweils im ersten Halbjahr 2028 und 2029 abgeliefert werden. Laut Verteidigungsministerium sei

auch eine Beteiligung griechischer Werften an Wartung und Anpassung der Kriegsschiffe geplant.

Griechenland will mehr als 25 Milliarden Euro bis 2030

in Aufrüstung und Modernisierung seiner Marine investieren. In den letzten Jahren wurden bereits vier französische FDI-Fregatten vom Typ Belharra (Stückpreis rund

eine Milliarde Euro, erste 122-Meter-Einheit im Januar übergeben) geordert und die vier Meko-Fregatten von TKMS sollen ebenfalls modernisiert werden.

Parallel baut das Nato-Land seine Luft- und Raketenabwehr aus. Zu den jüngsten Vorhaben gehört der Kauf des mehrschichtigen Systems „Schild des Achilles“. Vorgesehen sind unter anderem israelische Systeme von Rafael und Israel Aerospace Industries sowie zusätzliche Drohnen und Aufklärungstechnik.

Die Vereinbarung mit Italien beinhaltet laut Medienberichten außerdem die Option für den Kauf von weiteren Fregatten aus der Export-Reihe von Fincantieri. ■ dpa/jök



Fregatte „Carlo Bergamini“ gehört zur Fremm-Modellreihe von Fincantieri

Foto: Fincantieri

Ziel: 100 Prozent Werftenauslastung in 2028

Ergebnisse Schiffbauumfrage der IG Metall Küste zeigen deutlichen Beschäftigungszuwachs durch Marineaufträge

Bezirksleiter Daniel Friedrich von der IG Metall Küste hat am Donnerstag die Ergebnisse der 36. Schiffbaubefragung vorgestellt, die im April und Mai auf den Werften durchgeführt worden ist. Tendenz: Laufender Job-Aufbau und volle Auftragsbücher getragen von boomenden Marineschiff-Baufaufträgen.

In den kommenden zwölf Monaten sollen 1700 Arbeitsplätze geschaffen werden, zwei Drittel im Marineschiffbau. Nur zwei Betriebe melden geplante Entlassungen von rund 20 Beschäftigten. Bis 2027 wird es zudem in den Werften 350 Renteneintritte geben.

Daniel Friedrich sieht aktuell etwa die Hälfte der vorhergesagten 5000 neuen, deutschen Werftarbeitsplätze als bereits erfüllt. Betriebsräte aus 41 Schiffbauunternehmen haben dieses Jahr insgesamt 17.141 Jobs gemeldet, im Vorjahr waren es 14.754 Arbeitsplätze. Rückblickend gab es nur 2020 mit 18.115 Beschäftigten mehr Werftbeschäftigte.

Dabei ist die Anzahl der Werftarbeiter aufgeschlüsselt nach Bundesländern unterschiedlich gewachsen. 2020 gab es beispielsweise in Bremen 1963 Werftjobs, aktuell sind es 2392, in Hamburg stieg die Anzahl in sechs Jahren nur von 1862 auf 1935 Beschäftigte mit Tief von 1474 Arbeitsplätzen in 2022, was wohl vor allem mit Lürssens neuer Marineschiffbau-Struktur bei Blohm + Voss zu erklären ist.



2023 von der Meyer Werft abgeliefertes Kreuzfahrtschiff „Silva Nova“ (IMO 9886213) im Baudock – auch der Kreuzfahrtschiff-Bau boomt

IG Metall Küste fordert schnelleren Aufbau von Arbeitsplätzen und mehr Verlässlichkeit bei Vergabe und Reparatur der Marine

Laut Daniel Friedrich gibt es vor allem durch das überraschende Aus des F 126-Fregatten-Programms bei Rheinmetall-Werftentochter Blohm + Voss derzeit einen Stellenstopp. Dagegen gäbe es aber auf dem Werftgelände bei der Megayachten-Wartung von Lürssen ausreichend Arbeit, genauso wie in der Technik-Entwicklungsabteilung von Blohm + Voss.

Den größten Jobabbau gab es in Mecklenburg-Vorpommern, wo die Anzahl der Werftarbeitsplätze von 2020 bis zum Mai des laufenden Jahres von 4435 auf 1562 zurückging. Nach Angaben des Bezirksleiters, haben viele Werften und Zulieferer durch das F 126-Aus die geplanten Neueinstellungen zumindest vorerst auf Eis gelegt. Friedrich fordert generell mehr Tempo und Verlässlichkeit zu Projekten im Marineschiffbau. Bei einigen Reparatur-Aufträgen würden die Crews erst zwei bis drei Wochen vor dem Werftaufenthalt davon erfahren.

Gewinner in Bezug auf neue Werftbeschäftigte war Schleswig-Holstein mit aktuell 6557 Arbeitsplätzen (2020: 4772), was wahrscheinlich vor allem dem Hochlauf des Marineschiffbaus bei TKMS in Kiel geschuldet ist.

Ausblick: Die Werftenauslastung soll von 90 Prozent im Jahr 2025 und in diesem Jahr auf 94 Prozent in 2027 und 100 Prozent in 2028 steigen. Im Durchschnitt sind 54 Prozent der Werftumsätze militärische Aufträge, 43 Prozent entfallen auf zivile Schiffbauprojekte, drei Prozent auf Offshore-Plattformen. 22 Betriebe aus der Umfrage sind laut IG Metall Küste rein militärisch ausgerichtet, die restlichen Werften, deren Aussagen in die Ergebnisse einfließen, arbeiten überwiegend im Marineschiffbau. ■ jökö

ANZEIGE

IHR VERLÄSSLICHER BEGLEITER DURCH DIE MARITIME WIRTSCHAFT

Besuchen Sie
uns auf der SMM in
Halle A1 | Stand 307
und nehmen Sie
an unserem
Gewinnspiel teil!

www.thb.info/smm26

TÄGLICHER HAFENBERICHT

BALTIC DRY INDEX 278.2026

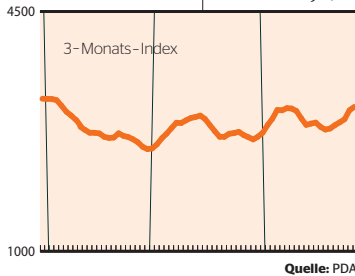


3107,00

Vortrag

+51

+1,7%



IMPRESSUM

Leser- und Abonnenten-Service

T: 040-23714-260

leserservice@thb.info · www.thb.info

THB Täglicher Hafenbericht

DVV Media Group GmbH

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:

Benjamin Klare (bek)

Stellvertretender Chefredakteur:

Ralf Johanning (jh)

Redakteure: Thorsten Breuer (bre),

Timo Jann (tja), Jörg Köhnemann (joko)

Schiffsverkäufe & Frachtabschlüsse: Martin Stiehler

Layout: Max Klein, Andreas Voltmer (Lt.)

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. 64

vom 01. Januar 2026.

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 01.01.2026.

Abonnement

Abonnement jährlich EUR 1.668,- 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 2.168,- inkl. Porto zzgl. MwSt.; Ausland mit VAT-Nr. jährlich EUR 2.404,- inkl. Porto, ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt.

Einzelheft: 7,40 EUR inkl. MwSt.

Druck: L&S Digital 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 Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung. ISSN 2190-8753

Offshore-Allrounder ausrüsten

Kongsberg Maritime liefert für Spezialschiff-Neubau von Solstad/SBM Offshore

Seit 2023 arbeitet Kongsberg Maritime bereits mit Salt Design, SBM Offshore und Solstad Offshore zusammen, um die Entwicklung eines Spezialschiff-Neubaus für den Offshore-Betrieb zu unterstützen. Jetzt hat das norwegische Technologieunternehmen einen Auftrag zur Lieferung eines umfangreichen Ausrüstungspakets für das geplante Mehrzweck-Tiefsee-Installations- und Bauschiff erhalten.

Der Neubau ist den Angaben zufolge für komplexe Installationsarbeiten auf See konzipiert und soll im ersten Halbjahr 2029 abgeliefert werden. „Mit seinen fortschrittlichen Fähigkeiten im Bereich der Verankerungsinstallationen und des Unterwasserbaus

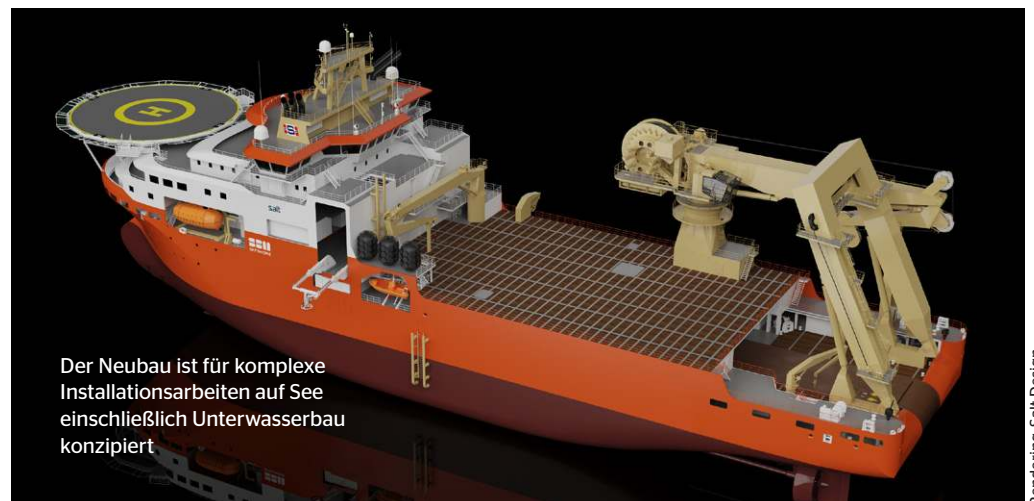
wird das Schiff voraussichtlich neue Maßstäbe hinsichtlich Leistung, Betriebseffizienz und Zuverlässigkeit in einigen der anspruchsvollsten Offshore-Umgebungen der Welt setzen“, teilt Kongsberg mit.

Zum Lieferumfang gehören neben moderner Decks-ausrüstung unter anderem auch Systeme für die dynamische Positionierung sowie ein Energieversorgungs- und Triebwerkspaket. Hinzu kommt ein neuartiges ROV-Start- und Bergungssystem mit geringer Neigung.

„Durch die Kombination von Energiemanagement, Antrieb, dynamischer Positionierung und fortschrittlicher Decks-ausrüstung zu einer koordinierten Lösung

ermöglichen wir sicherere und effizientere Offshore-Einsätze“, sagt Lisa Edvardsen Haugan, CEO von Kongsberg Maritime. Das Projekt markiere zudem die erste Auslieferung von Ankerwinden, die mit dem von Kongsberg Maritime entwickelten Permanentmagnetmotor XT140 angetrieben werden.

„Das Windenpaket umfasst die voraussichtlich weltweit größte Ankerhandhabungswinde sowie zwei hochbelastbare, aktive, wellenausgleichende Hubwinden, die für die Handhabung extremer Lasten mit außergewöhnlicher Präzision ausgelegt sind“, so Runar Hjelle, Leiter des Vertriebsbereichs Offshore Handling bei Kongsberg Maritime. ■ bek



Der Neubau ist für komplexe Installationsarbeiten auf See einschließlich Unterwasserbau konzipiert

Rendering: Salt Design

„Esvagt Njord“ erhält Spezialradar

NextOcean stellt für OSV System zur Erkennung von Schiffsbewegungen bereit

Das Unternehmen NextOcean, in den Niederlanden ansässiger Anbieter von Technologien zur Vorhersage der Schiffsbewegung im Offshore-Bereich, hat einen Auftrag zur Lieferung seines Bewegungsraders für das Service- und Wartungsschiff (SOV) „Esvagt Njord“ (IMO 9767039) erhalten. Das System soll der 2016 gebauten Plattform sicherere und effizientere Offshore-Einsätze für den Betrieb und die Wartung des Windparks Dudgeon ermöglichen.

Der WavePredictor von NextOcean wurde entwickelt, um der Besatzung im Voraus einen Echtzeit-Einblick in die Schiffsbewegungen zu geben und so sicherere Transfers sowie eine verbesserte Entscheidungsfindung bei schwierigen Seegangsbedingungen zu ermöglichen. Der Einsatz auf der 84 Meter langen und 18 Meter breiten „Esvagt Njord“ erweitert die Präsenz von NextOcean im Segment der Offshore-Service-Schiffe.

„Auf einem SOV trifft die Besatzung täglich Dutzende

von ‚Go/No-Go‘-Entscheidungen. Unser System zeigt dem Wachoffizier, wie sich das Schiff in den kommenden Minuten verhalten wird, sodass diese Entscheidung auf verifizierten Vorhersagen und nicht allein auf dem Bauchgefühl basiert. An einem Standort wie Dudgeon, wo Techniker so oft wie es das Wetter zulässt auf die Turbine gelangen müssen, bedeutet dies sowohl sicherere Transfers als auch mehr Arbeitstage“, erklärt Karel Roozen, CEO bei NextOcean. ■ tja

Das große Warten auf einheitliche Regeln

DNV sieht Potenzial von 25 Prozent weniger Energieverbrauch – Die Branche benötigt Klarheit für Investitionen

Flottenbetreiber müssen bei Schiffsneubauten flexibel agieren. Die internationalen regulatorischen Unsicherheiten erhöhen den Druck auf die Reedereien, Investitionen für unterschiedliche Zukunftsszenarien nachhaltig zu planen.

Das ist eines der zentralen Ergebnisse des DNV Maritime Forecast 2050. „Schiffe, die heute bestellt werden, sind weit über 2050 hinaus im Einsatz. Gleichzeitig bleiben zentrale Leistungsfaktoren unsicher. Regulatorische Anforderungen entwickeln sich schneller als die dafür notwendigen Kraftstoffe, Infrastrukturen und Technologien. Dadurch werden langfristige Investitionsentscheidungen sehr komplex. Die Branche benötigt mehr Klarheit und eine stärkere Abstimmung zwischen allen Beteiligten, um Vertrauen in langfristige Investitionen zu schaffen“, erläutert Cristina Saenz de Santa Maria, CEO Maritime bei DNV.

Der Bericht untersucht vier mögliche regulatorische Entwicklungen – von der Annahme des IMO Net-Zero Frameworks (NZF) in seiner aktuellen Form bis zu einer vollständigen Ablehnung mit anhaltender regulatorischer



Foto: Hasenpusch

Dual-Fuel-Motoren werden weiterhin gebaut, denn die Branche hat keine klaren Vorgaben

Blockade. Zudem werden die Folgen für Kraftstoffnachfrage, Energieeffizienzmaßnahmen sowie langfristige Kraftstoff- und Technologiestrategien für Flotten analysiert. Durch globale regulatorische Anreize könnte die Weltflotte bis 2050 25 Prozent weniger Energie verbrauchen als bei rein regionaler Regulierung. Energieeffizienz zahlt sich unabhängig vom regulatorischen Umfeld aus: Eine Fallstudie zu einem 5000-TEU-Containerschiff zeigt jährliche Kraftstoffeinsparungen von 16 Pro-

zent durch hydrodynamische Nachrüstungen.

Nach den Aussagen der Studie deuten Projektplanungen auf ein weltweites Angebot von alternativen Kraftstoffen von 270 Mtoe (Million Tonnes of Oil Equivalent) bis 2030 hin. Die tatsächlichen Mengen dürften nach dem aktuellen Forecast jedoch niedriger ausfallen.

Die Nachfrage der Schifffahrt nach Kraftstoffen mit niedrigen THG-Emissionen ist auf jeden Fall geringer. Sie liegt je nach regulatorischem Ausgang und Verfügbarkeit

in einem wettbewerbsintensiven globalen Markt bis 2030 zwischen 4 und 22 Mtoe und bis 2050 zwischen 33 und 185 Mtoe. Dabei unterscheiden sich die Kosten zur Emissionsminderung je nach Kraftstoffpfad jedoch erheblich. Die Vermeidungskosten liegen zwischen etwa 180 und 1290 US-Dollar pro vermiedener Tonne CO₂. Dies zeigt, wie wichtig Regulierung und Marktanreize sind, damit sich Märkte für Kraftstoffe mit niedrigen THG-Emissionen entwickeln können. ■ jh

Zölle verändern die weltweiten Warenströme

Maersk stellt zunehmenden Trend zu mehr Ladung rund um Komponenten zum Thema Elektrifizierung fest

Die internationalen Warenströme sind im Umbruch. Ausgelöst hat diese Welle die amerikanische Zollpolitik. Nach einer Analyse der Reederei Maersk hat das vielfältige Folgen. Wie bekannt, hat sich so beispielsweise der Export chinesischer Waren Richtung Europa verstärkt.

Dabei stellt die Reederei fest, dass es dabei einen Trend hin zu viel Waren aus dem Bereich Elektrifizierung gegeben hat. Dazu gehören Generatoren, Speicherungsmaterialien, Komponenten für alternative Energien aus Wind und Sonne, Materialien für den Bau von Datenzentren, Kühlung, und natürlich E-Mobilität. „Der grundlegende Trend ist eine

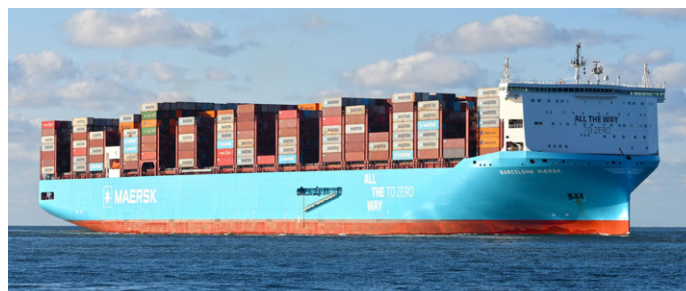


Foto: Hasenpusch

Immer häufiger transportiert Maersk Komponenten für die Elektrifizierung

sehr, sehr starke und widerstandsfähige Nachfrage nach Containertransporten infolge der Elektrifizierung – sei es bei der Erzeugung und Speicherung von Energie, bei neuen Produkten wie Elektrofahrzeugen, bei Rechenzentren oder bei Kühlung. Alles, was damit

zusammenhängt, wächst. Die Struktur der Güter, die wir transportieren, verändert sich, und die Mengen wachsen sehr schnell“, analysiert Vincent Clerc, CEO bei Maersk.

Problematisch bei dem Trend ist, dass es sich eher um eine Einbahnstraße handelt.

So sollen sich nach Aussage von Maersk die Ladungsmengen auf den Handelsrouten ändern. Es gibt größere Ungleichgewichte auf dem Hin- und Rückweg zwischen Asien/China und Europa. Das bindet Schiffskapazitäten in einem ohnehin angespannten Markt.

Denn zusätzlich mehrmals wieder Staus an den Terminals. Das liege daran, dass es einfach zu wenig Kapazitäten in den Häfen gebe, ist Maersk überzeugt. Das kumulierte Wachstum im Hauptlauf aus Fernost belief sich in den vergangenen drei Jahren auf rund 25 Prozent, während das kumulierte globale Wachstum an den Terminals lediglich zehn Prozent erreichte. ■ jh

Bulk Asia beschäftigt Panamax „Geodream“

Der 2011 in Japan auf der Werft Oshima Shipbuilding gebaute 61.501-tdw-Bulker erlöst 21.500 US-Dollar am Tag +++ Cargill chartert den 2016 gebauten 37.985-tdw-Handysize „Gant Nerea“ für eine Tagesrate von 21.500 US-Dollar

Container Geared	TEU	Bau	Dauer	Fahrtgebiet	Rate	Charterer
Seatrade Belgie	1781	2026	24 months trading	worldwide	27.500 \$ daily	CMA CGM

Container Gearless	TEU	Bau	Dauer	Fahrtgebiet	Rate	Charterer
He Yuan Shun Xiang An	3630	2026	24 months trading	Far East + Turkey via Suez	45.000 \$ daily	Akkon Lines
Iseaco Unity	1049	2008	22 to 24 months trading	Far East	17.450 \$ daily	Hede Shipping

Time Charter	tdw	Bau	Anlieferung	Datum	Rate	Reise via	Rückgabe	Charterer
Anna J	82.279	2022	Singapore	11.07.2026	23.000 \$ daily	EC South America intention grains	Singapore-Japan range	Admic
GNS Honour	81.398	2011	South Korea	22.07.2026	15.500 \$ daily	East Australia intention coal	South China	Zhejiang Bohai Shipping
Cecilie F	63.425	2024	New Orleans	22.07.2026	31.000 \$ daily	intention grains	UK-Continent range	TMC Shipping
Geodream	61.501	2011	Mumbai	25.07.2026	21.500 \$ daily	intention limestone	Hazira	Bulk Asia
Patria Nawasena 1	56.047	2008	Vietnam	28.07.2026	14.500 \$ daily	Indonesia	China	Fullinks
Gant Nerea	37.985	2016	Recalada	23.07.2026	21.500 \$ daily	intention grains	Singapore-Japan range	Cargill

Period Charter	tdw	Bau	Anlieferung	Datum	Rate	Dauer	Rückgabe	Charterer
CL Yingna He	63.126	2021	Nansha	24.07.2026	22.500 \$ daily	three to five months trading	worldwide	Drydel Shipping

Tanker	Ladung	Von / Nach	Datum	Rate	Charterer
Andromeda	275.000 t dirty	Yanbu / Onsan	05.08.2026	WS 297,50	SsangYong
New Melody	260.000 t dirty	Brazil / US West Coast	31.08.2026	WS 147	Petrobras

Alle Angaben erfolgen nach bestem Wissen und Gewissen, jedoch ohne Gewähr. Quelle: THB-Marktanalyse



Handy „Gant Nerea“ (ex „Nordrubicon“) bringt Feinkohle nach Singapur



Panamax „Geodream“ (ex „Andromeda“) verschifft Kalk nach Indien

Fotos: Hasenpusch

ZVDS: Ausbildungszahlen weitgehend stabil

201 neue Schifffahrtskaufleute in 2026 - Maklerverband sieht dennoch Handlungsbedarf bei Nachwuchsgewinnung und mit Blick aufs Geschlechterverhältnis



Foto: Hapag-Lloyd

Neuer Ausbildungsjahrgang der Hamburger Containerreederei Hapag-Lloyd: Schifffahrtskaufleute und Azubis, die eine Karriere an Bord starten

An den vier Berufsschulstandorten Bremen, Hamburg, Kiel und Leer haben sich im Ausbildungsjahr 2026 insgesamt 201 neue Schifffahrtskaufleute angemeldet. Damit liegt die Zahl nur leicht unter den Vorjahreswerten von 206 Auszubildenden im Jahr 2025 und 213 im Jahr 2024.

„Die Ausbildungszahlen haben sich insgesamt auf einem vergleichsweise stabilen Niveau eingependelt. Dennoch ist eine leicht rückläufige Tendenz erkennbar, die wir ernst nehmen müssen“, erklärt Alexander Geisler, Geschäftsführer des Zentralverbandes Deutscher Schiffsmakler

(ZVDS). „Die maritime Wirtschaft benötigt auch künftig gut ausgebildete Fachkräfte. Unternehmen, Berufsschulen und Verbände müssen deshalb gemeinsam dafür werben, jungen Menschen die vielfältigen beruflichen Perspektiven in der Schifffahrt aufzuzeigen“, betont Geisler. Ziel müsse sein, den leichten Abwärtstrend zu stoppen und bereits im kommenden Ausbildungsjahr wieder mehr junge Menschen für den Beruf der Schifffahrtskauffrau beziehungsweise des Schifffahrtskaufmanns zu begeistern.

Mit 138 neuen Auszubildenden bleibt Hamburg der mit

Abstand größte Ausbildungsstandort. In Leer wurden 26, in Kiel 23 und in Bremen 14 neue Schifffahrtskaufleute angemeldet. Während Hamburg und Leer leichte Zuwächse verzeichneten, gingen die Zahlen in Kiel und vor allem in Bremen zurück. Ein Grund hierfür sei, dass einige Linienreedereien nicht mehr an allen Standorten ausbilden.

Sorge bereitet dem ZVDS die Entwicklung des Geschlechterverhältnisses: Von den 201 neuen Auszubildenden sind laut Mitteilung 61 weiblich und 140 männlich. Der Frauenanteil sei damit von rund 33,5 Prozent in 2025 auf gut

30 Prozent gesunken. Geisler: „Die Schifffahrtsbranche ist vielfältig und bietet Frauen wie Männern hervorragende Karrierechancen. Der erneute Rückgang des Frauenanteils sollte für die Unternehmen ein Ansporn sein, junge Frauen noch gezielter für eine Ausbildung und eine berufliche Zukunft in der maritimen Wirtschaft zu gewinnen.“

Die Verteilung auf die beiden Fachrichtungen Trampfahrt und Linienfahrt blieb gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert. 108 Auszubildende entschieden sich für die Fachrichtung Trampfahrt, 93 für die Linienfahrt. ■ bek

„Junge Entdecker“ erleben Arktis als Klassenzimmer

Hapag-Lloyd Cruises bietet spezielles Programm für Kinder und Jugendliche auf kleinen Expeditionsschiffen an

Mit dem Programm „Junge Entdecker“ von Hapag-Lloyd Cruises können Kinder und Jugendliche zwischen 10 und 17 Jahren während ausgewählter Expeditionsreisen auf eine wissenschaftliche Erkundungsfahrt gehen.

An Bord der „Hanseatic Nature“, „Hanseatic Inspiration“ oder „Hanseatic Spirit“ wird die Natur dabei zwischen treibenden Eisbergen und einer faszinierenden Tierwelt zum Klassenzimmer. Statt trockener Theorie stehen eigene Entdeckungen im Mittelpunkt: vom Blick durchs Mikroskop auf Plankton bis zur Begegnung mit Gletschern und Walen.

Begleitet werden die jungen Gäste an Bord der kleinen Ex-



Foto: Benjamin Schröter

Erkundungstouren an Land geben Einblicke in die Geologie der Arktis

peditionsschiffe von Hapag-Lloyd Cruises von erfahrenen Expeditionsexperten wie dem Glaziologen Benjamin Schröter. Er vermittelt Wissen über Ozeane, Gletscher und Po-

larregionen spielerisch und weckt Neugier auf die Geheimnisse dieser Welten. „Kinder möchten Dinge selbst erleben. Wenn sie einen Gletscher sehen oder zum ersten Mal ei-

nen Wal beobachten, bleiben diese Erlebnisse für immer“, sagt Schröter. „Wenn ein Kind am Ende des Tages sagt: ‚Das war der schönste Tag meines Lebens‘, dann weiß ich, warum ich diesen Job mache.“

Aktuell wird die Arktis auf Reisen nach Island, Spitzbergen und Grönland zum lebendigen Lernort. Mit dem Zodiac geht es zwischen Eisbergen entlang an Land, Wanderungen führen durch Grönlands Landschaft - und mit etwas Glück lassen sich Walrosse und Robben beobachten. In den Ferienzeiten stehen derzeit 19 Reisen für „Junge Entdecker“ bis Ende 2028 zur Auswahl. Weitere Infos: www.hl-cruises.de/flotte/expeditionsschiffe/an-bord/familien ■ bek

Jedes Schiff wird individuell gebaut

United Waterways und Poseidon Expeditions treiben die Entwicklung von Expeditionsschiffen voran



So oder so ähnlich könnte das erste Expeditionsschiff von Ocean Advice aussehen

Rendering: United Waterways

Die Hochseesparte von United Waterways, Ocean Advice, ist dabei acht Expeditions- und Küstenkreuzfahrtschiffe zu entwickeln. Um den hohen Anforderungen der Kundschaft zu genügen, hat sich das Unternehmen einen Partner mit Poseidon Expeditions an seine Seite geholt. Poseidon Expeditions ist seit fast drei Jahrzehnten auf Expeditionskreuzfahrten in der Arktis und Antarktis spezialisiert. Diese Erfahrung liefert wertvolle praktische Impulse dafür, wie ein Expeditionsschiff unter den besonderen Bedingungen entlegener Re-

gionen funktionieren muss: von operativen Abläufen und der Expeditionslogistik bis zum Gästelerlebnis und der Funktionalität an Bord.

„Poseidon war für das erste Schiff der ideale Partner, weil das Unternehmen fundierte, über Jahrzehnte gewachsene Polarexpertise in den Entwicklungsprozess einbringt“, sagte Sascha Gill, CEO von United Waterways, und ergänzt: „Genau dafür steht unser White-Label-Modell. Jede Reisemarke spricht einen anderen Markt an, hat ein eigenes Gästeprofil und stellt individuelle Anforderungen an

das Erlebnis an Bord. Statt einer Einheitslösung entwickeln wir Schiffe konsequent ausgehend von den spezifischen Bedürfnissen erfahrener Reiseveranstalter und ihrer Gäste. Mit acht geplanten Schiffen wollen wir die Effizienz eines bewährten maritimen Rahmens mit jener Individualität verbinden, die jeder Partner für eine klare Differenzierung im Markt benötigt.“

So fließt das Wissen gemeinsam mit den schiffbaulichen, technischen, nautischen und hospitality-bezogenen Expertisen von Ocean Advice in das Schiffskonzept ein. ■ jh

Leere Container fahren Bahn

LOGISTIK In Hamburg wächst der Anteil leer transportierter Container per Bahn. 2025 waren es 20.000 TEU und der Trend hält an. Das meldet die Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft (HCCR), eine Tochter der HHLA. Grundlage für den Ausbau des Bahnverkehrs ist die Reaktivierung eines stillgelegten Gleises auf dem HCCR-Gelände. Ganzzüge mit einer Länge von 720 Metern und 100 Boxen können abgefertigt werden. Dadurch ließen sich Leercontainer gebündelt und kosteneffizient transportieren und zahlreiche Lkw-Fahrten vermeiden, heißt es. ■ jh

Crystal Meth im Hafen entdeckt

SCHMUGGEL Ein ungewöhnlicher Fund im Hamburger Hafen beschäftigt die Ermittler: In angeblichen Reissäcken aus Pakistan wurden 1,5 Tonnen Crystal Meth entdeckt. Der Wert beträgt 28,5 Millionen Euro. Den Fund machte der Zoll bei einer Röntgenkontrolle der Box in der Containerprüfanlage. Nach Öffnung und vollständiger Entladung entdeckten die Beamten in den Reissäcken eine kristalline Substanz. Eine toxikologische Untersuchung bestätigten Crystal Meth, der Empfänger ist unbekannt. ■ tja/dpa

Fahrinnenanpassung der Weser auf der Kippe

Wirtschaftsverband Weser fordert von Politik erst Fakten zu prüfen, bevor sie sich entscheidet

Ein offener Brief ist zumeist ein wirksames Mittel, um mehr öffentliche Aufmerksamkeit zu erreichen. Der Wirtschaftsverband griff jetzt dazu, um die Mitglieder des Kreistages Wesermarsch, die Vorsitzenden der Parteien im Landkreis sowie die Mitglieder der Stadträte von Brake und Nordenham aufzufordern, keine frühzeitigen Entscheidungen zu treffen.

So lautet die Überschrift „Fakten prüfen. Weser schützen. Häfen sichern.“ Damit

appelliert er an die politischen Entscheidungsträger, das Ergebnis des laufenden Weserverfahrens nicht politisch vorwegzunehmen.

„Die Fragen zur Verschlickung, Salzbelastung, Tideentwicklung, zum

Verband: Ablehnung der Fahrinnenanpassung vor Abschluss der Untersuchungen wäre politische Vorfestlegung

Hochwasserschutz und zur Süßwasserversorgung müssen ernst genommen und sorgfältig untersucht werden. Genauso müssen aber die wirtschaftlichen Folgen für die Häfen, Unternehmen und Arbeitsplätze der Region berücksichtigt werden“, erklärt Uwe Beckmeyer, Vorsitzender des Wirtschaftsverbandes Weser. Der Verband weist darauf hin, dass die Auswirkungen der Fahrinnenanpassung im Planfeststellungsverfahren umfassend untersucht, öf-

fentlich erörtert und gegeneinander abgewogen werden müssen. Eine Ablehnung noch vor Abschluss dieser Untersuchungen wäre aus Sicht des Verbandes eine politische Vorfestlegung.

Gleichzeitig spricht sich der Wirtschaftsverband für die Umsetzung des Generalplans Wesermarsch aus. Maßnahmen zur Verbesserung der Gewässersituation, der Süßwasserverfügbarkeit sowie der Be- und Entwässerung seien notwendig. ■ jh