

auf KURS

THE GERMAN JOURNAL OF THE MARITIME INDUSTRY



€ 9,80

Ausgabe Nr. 2
März/April 2008

bereits 285 Schiffe dieser Größenordnung, in 2007 sogar 537. So erklärt sich auch, dass der Umschlag von Seegütern, trotz rückläufiger Hafenbesuche um 3,7% stieg. Ein weiterer Grund der Feedertonnage mehr Aufmerksamkeit zukommen zu lassen.

■ Evergreen – Vietnamservice

Um dem vietnamesischen Wirtschaftswachstum Rechnung zu tragen, hat die taiwanesi-

sche Großreederei Evergreen Marine Corporation (Taiwan) Ltd. einen neuen Dienst ins Leben gerufen, der Kaohsiung, Taiwan, mit der vietnamesischen Stadt Haiphon verbindet. Der am 21. März etablierte, sogenannte KHP-Service, wird wöchentlich von einem 580 TEU Containerfeederschiff bedient. Die vietnamesische Wirtschaft, die mittlerweile als Motor des asiatischen Wachstums gilt, soll mit der Einführung von Kaohsiung als Hub-Place, weiter mit den globalen Märkten

verbunden werden. Die Reederei unterhält bereits Service-Center in Ho Chi Minh City, Haiphon, Hanoi, Da Nang und Qui Nhon.

■ 10 Jahres Allianz

Um im Wettbewerb mit den großen Linienreedereien bestehen zu können, haben sich die beiden Reedereien Pacific International Lines (Pte.) Ltd., Singapore (PIL), und Wan Hai Lines Ltd., Taiwan, bereits 2004 dazu entschlossen miteinander zu kooperieren. Damals hatte man einen gemeinsamen Asien-Europa-Dienst "aufgezogen", im März vergangenen Jahres einen neuen Transpazifik-Service und eine, das Schwarze Meer anbindende Route im Dezember 2007. Diese Zusammenarbeit soll nun vertieft werden. Im Rahmen eines, durch eine gemeinsam verabschiedete Absichtserklärung ("letter of intent") beschlossenen Zehnjahresplans, wollen die Partner ihre Energien bündeln. Dies bezieht sich zum einen auf den Ausbau und die Entwicklung gemeinsamer globaler Liniendienste, als auch auf bilaterale Anstrengungen im Neubau- und Reparaturbereich, sowie dem Aufbau eigener Terminal-Strukturen. Zurzeit sieht man sich nach einer passenden Reparaturwerft in Südostasien um, welche die Flotten der Reedereien instand halten soll. Eine nicht ganz einfache Aufgabe, da viele Werften ja eher bemüht sind, den Sprung vom Reparaturgeschäft zum Neubau zu schaffen und entsprechende Produktionsstätten nicht ganz billig sein werden. Es geht jedoch nicht darum mit einer eigenen Werft Geld zu sparen oder gar zu verdienen, sondern eher darum, die nötigen Reparaturarbeiten effizient zu gestalten und optimal in zeitliche Abläufe einzubinden. Des Weiteren hofft man durch vereinte Bestellungen neuer Tonnage, bessere Preise bei den Auftragnehmern durchsetzen zu können und mittels enger Abstimmungen, die Neubauvorhaben dem tatsächlichen Bedarf der kollektiv unterhaltenen Linien anzupassen. Es geht darum, die richtigen Schiffe zur richtigen Zeit zu erhalten, so ein Sprecher von PIL. Die gemeinsam aufzubauenden landseitigen Infrastrukturen will man mittels eigener Terminals realisieren. Zwar ist diese Idee recht spät in der Planung, dennoch ist dies ein entscheidender Faktor um die Effizienz der Unternehmen zu steigern. Ein Schiff, das wegen überlasteter Terminals tagelang auf Reede liegt, verdient kein Geld und verärgert nur die Kunden.

■ Konsequenzen aus LE PONANT Überfall gefordert

Der vor der somalischen Küste durch Piraten erfolgte Überfall auf das Kreuzfahrtschiff LE PONANT, ist für die französische Regierung zum Aufhänger für Forderungen an die Vereinten Nationen geworden. Es hieß demnach, dass Präsident Nicolas Sarkozy umgehend informellen Kontakt mit den Mitgliedern des UN Sicherheitsrates suche, um über die Piratenproblematik speziell vor Somalia und in der Straße von Malakka zu beraten. Seitens

■ Neuer deutscher Offshore-Player

Der Hamburger Reeder Christopher E. O. Opielok hatte bereits im September 2007 das Tochterunternehmen Opielok Offshore Carriers GmbH (OOC) gegründet, um sich im anziehenden Offshore-Markt zu positionieren. OOC verfügt derzeit über einen Auftragsbestand von fünf fest bestellten PSV-Einheiten, sowie vier weiteren Optionen. Der erste, bereits im Juli 2008 zu liefernde Neubau des Rolls Royce DP2 Designs "UT 755 LN", ist die im Januar dieses Jahres von Rem Offshore (ex E.R. Schifffahrt-Order) übernommene Bau-Nr. 128 (tbn. OOC COUGAR) von der norwegischen Werft Aker Aukra. Es folgen die bereits im September 2007 geordneten Versorger OOC CHETAH und OOC OCELOT, welche man im April und August 2009 von der indischen Bharati Shipyard übernehmen wird. Die mit einem Baupreis von insgesamt US\$ 53 Mio. ausgewiesenen Schwesterschiffe werden nach demselben Design wie der in Norwegen zu fertigende Offshore-Versorger gebaut. Im Juni und September 2010 übernimmt Opielok dann die vorerst letzten Schiffe (tbn. OOC TIGER und OOC WIESEL), die diesmal von der ItalThai Shipyard, Thailand, geliefert werden. Das Design dieser, mit 70 x 63,30 x 7,20 x 6 m (Tfg.) vermessenen PSVs, stammt aus der Feder von Henderson International LLC. Bei letztgenannter Werft hat sich Opielok darüber hinaus noch vier Optionen (tbn. OOC SABLE - Dez. 2010, tbn. OOC BAGDER - April, HULL 163 - Okt., HULL 164 - Dez. 2011) ausbedungen. Die drei ersten Schiffe wurden von der Leeraner Oltmann Gruppe als Dachfonds initiiert und innerhalb von nur 10 Tagen voll platziert. Für das Crewing und HSEQ-Management wird die OSM Shipmanagement A/S verantwortlich zeichnen. Die Beschäftigung der Schiffe erfolgt im Opielok Offshore Carriers PSV Pool, mit namhaften Partnern aus dem Offshore-Bereich.

