



Leichte Zuversicht bei Reedern



Michael Vinnen,
Vorsitzer des Bremer
Rhedervereins, blickt zuversichtlicher in die
Zukunft. FOTO: FR

Bremen. Die Finanz- und Wirtschaftskrise hat die Schifffahrtsbranche getroffen wie kaum eine andere. Dennoch schaut Michael Vinnen, Vorsitzender des Bremer Rhedervereins, vorsichtig optimistisch in die Zukunft. Die Lage habe sich 2017 im Vergleich zum Vorjahr deutlich entspannt, sagte er in einem Interview mit dem WESER-KURIER. Vinnen verweist auf ein höheres Frachtvolumen und höhere Charraten. Mittelfristig müssten sich die Flotten den veränderten Anforderungen der Kunden anpassen, was erhebliche Umbauten zur Folge habe. Doch die Finanzierungsstrukturen im Schiffbau haben sich verändert. „Finanzierungen müssen mit viel mehr Eigenkapital hinterlegt werden. So etwas wie früher, dass der Bank das finanzierte Schiff als Sicherheit reichte, wird es nicht wieder geben“, sagte Vinnen. Die Schifffahrtskrise, die im Jahr 2008 einsetzte, sei noch nicht vorbei.

RIX

Bericht Seite 15

„Die Krise ist noch nicht vorbei“

Reederverbands-Chef Michael Vinnen über das Schiffahrtsgeschäft und die Lage der Bremer Unternehmen



Michael Vinnen ist Vorsitzender des Bremer Rhedervereins und Geschäftsführender Gesellschafter der Reederei F.A. Vinnen & Co. Der Volkswirt führt das Familienunternehmen in siebter Generation.

Herr Vinnen, wie gut ist die Stimmung unter den Bremer Reedern bezogen aufs vergangene Jahr?

Michael Vinnen: 2017 war auf jeden Fall besser als das Jahr davor. 2016 gab es in vielen Märkten einen Tiefpunkt. Nehmen wir mal die Containerschiffahrt. 2017 hingegen gab es ein höheres Volumen und auch höhere Charterraten. Auch, wenn es in Bremen keine Linienreederei gibt, profitieren viele Bremer Reeder von dieser Entwicklung, weil einige im Feederverkehr tätig sind. Die weltwirtschaftliche Entwicklung ist gut. Das Volumen der zu transportierenden Boxen ist erfreulich gewachsen. Und der Flottenzuwachs war 2017 nicht so hoch wie die Jahre zuvor. Dadurch hatten wir nach 2016 erneut einen Abbau des Überhangs an Tonnage. Es gab Steigerungen der Charterraten von 30 bis 40 Prozent, allerdings kam man auch von einem sehr niedrigen Niveau. Die Raten sind zwar besser, aber in vielen Bereichen immer noch nicht auskömmlich.

Bremer Reeder sind nicht nur im Feederverkehr tätig, sondern auch in Segmenten wie der Tankerschiffahrt. Wie sind dort die Entwicklungen?

Der Bulkbereich hat sich ganz gut entwickelt. Für die Tankerschiffahrt hingegen war 2017 kein einfaches Jahr. Das muss man sehr differenziert betrachten. Die Bremer Reeder sind in erster Linie in kleinen Spezialmärkten mit raffinierten Produkten unterwegs. Allerdings geht der Trend auch in diesem Marktsegment hin zu größeren Schiffen. Die Flotte dahingehend mittelfristig umzustellen, ist eine große Herausforderung.

Der Druck bleibt also?

Ja, auf jeden Fall. Wir hatten im vergangenen Jahr nicht von ungefähr einen Rückgang der Bremer Flotte zu verzeichnen, so wie auch innerhalb der deutschen Flotte, während die Weltflotte immer größer wird. Die Schere geht damit weiter auseinander; der deutsche Marktanteil an der weltweiten Schiffahrt sinkt.

Welche Erklärung gibt es dafür?

Sicherlich liegt das daran, dass wir nicht mehr die Finanzierungsstrukturen haben, die die deutsche Flotte zur weltweit größten gemacht haben. Die Einschliff-Gesellschaften, hinter denen häufig Fonds standen, gibt es kaum noch. Die Banken sind seit Jahren dabei, ihre Schiffahrtspportfolios massiv abzubauen, mit denen sie übrigens Jahrzehnte lang ordentlich Geld verdient haben.

Es gab und gibt aber auch ein Überangebot an Tonnage. Was sind die Folgen?

Viele Schiffe wurden und werden teilweise verkauft oder einer anderen Lösung zugeführt. Die oftmals zu geringen Frachtraten haben in einigen Fällen zur Notwendigkeit des Verkaufs geführt. Und da gibt es selten deutsche Käufer.

Und ein „unfreiwilliger“ Verkauf ist keine gute Lösung.

Der Druck zu verkaufen, bedeutet die Realisierung des Verlustes. Der Marktwert, der zu dem Zeitpunkt herrscht, wird dann erzielt, aber dieser Wert entspricht in der Regel nicht dem Wert, den der Reeder diesem Schiff für einen längeren Zeitraum zugrunde gelegt hat. Man verkauft letztlich zu einem schlechten Zeitpunkt.

Und es handelt sich ja nicht um schlechte Schiffe. Die meisten fahren ja weiter – nur für ausländische Reedereien.

Die deutschen Reeder haben meistens sehr umfangreich in den Unterhalt ihrer Schiffe investiert. Und die finden dann durchaus



Blick auf die Stromkaje in Bremerhaven. Im vergangenen Jahr ist der Containerumschlag in der Seestadt leicht gewachsen, auch die Charterraten stiegen. FOTO: REUTERS

Käufer. Manchmal gibt es zumindest dahingehend Lösungen, dass die deutsche Reederei nach dem Verkauf wenigstens als Manager weiter fungiert, um die Mitarbeiter und das Geschäft der Bereederung zu erhalten.

Und wer nicht verkauft, steht vor der Herausforderung, in seine Flotte weiterhin zu investieren beziehungsweise sie den Marktanforderungen anzupassen. Wie funktioniert das? Schiffahrt ist eine sehr kapitalintensive Industrie. Da geht es immer um die Frage, wie man das finanziert. Es gibt nur wenige Reedereien, auch in Bremen, die aus dem eigenen Eigenkapital heraus Schiffe kaufen können. Und der Zugang als Aktiengesellschaft zum Kapitalmarkt ist nur wenigen deutschen

Reedereien vorbehalten – in Bremen keiner. Also muss jede Reederei alleine ihren Weg finden.

Wie schwer wirkt der Umstand, dass die Bremer Landesbank in die NordLB aufgegangen ist, und sich die meisten Banken aus dem Schiffsfiananzierungsgeschäft zurückgezogen haben?

In Deutschland ist das Geschäft mit Neubauten bis auf die Finanzierung von Kreuzfahrtschiffen bereits seit ein paar Jahren zum Erliegen gekommen. Es gibt aber auch Möglichkeiten auf ausländischen Kapitalmärkten; und es gibt deutsche Reedereien, die das nutzen.

Und das gilt auch für den Mittelstand?

Ja, aber das ist schon mit viel Aufwand verbunden; Finanzierungen müssen mit viel mehr Eigenkapital hinterlegt werden. So etwas wie früher, dass der Bank das finanzierte Schiff als Sicherheit reichte, wird es nicht wieder geben. Insofern gibt es mehr Unternehmensfinanzierungen, das heißt, die gesamte Firma und die gesamte Flotte sind Haftungsmasse. Insofern sind viele Reeder in Deutschland gefordert, wesentlich stärkere Bilanzen aufzubauen – so wie es bei ausländischen Reedern eigentlich schon immer üblich war. Das geht aber nicht von heute auf morgen, das ist ein längerer Prozess. Unabhängig davon wäre es aber einfacher, zu meinem Bankberater vor Ort zu gehen und mit dem die Details einer Finanzierung abzusprechen.

Benutzen Sie eigentlich noch das Wort Schiffahrtskrise, um die Situation der Reeder zu beschreiben? Oder ist das, was 2008 weltweit einsetzte, der Normalzustand?

Ja, die Krise ist noch nicht vorbei. Normalerweise müssten sich Schiffneubauten mit den zu erzielenden Einnahmen über einen Zeitraum von 20 bis 25 Jahren finanzieren lassen und darüber hinaus Verdienstmöglichkeiten bieten. Da es momentan nicht so ist, haben wir immer noch eine Krise. Die Einnahmen auf dem heutigen Stand sind nicht so hoch wie das Investitionsvolumen. Da ich aber von Haus aus Volkswirt bin, glaube ich an das Gleichgewicht der Märkte. Die Tonnage wird langfristig noch weiter schrumpfen – bis wieder vernünftige Frachtraten zu erzielen sind und darüber hinaus noch etwas verdient werden kann. Das kann dauern, dafür benötigt man Durchhaltetüchtigkeit.

Und wer nicht das notwendige Durchhaltetüchtigkeit hat, der verschwindet vom Markt? Am Ende ist das so. Diese Entwicklung hat stattgefunden und findet statt. Daraus resultierend werden wir in den nächsten zehn Jahren im Durchschnitt auf jeden Fall bessere Raten haben als das im Durchschnitt in den vergangenen zehn Jahren der Fall war.

Wird es weitere Übernahmen oder Kooperationen geben?

Mit Sicherheit werden noch weitere Marktteilnehmer ausscheiden – kleine, mittlere und große. Bei den Linienreedereien ist da bereits viel passiert, bei den anderen Reedereien wird es ebenfalls noch viel Bewegung in alle Richtungen geben, auch hier in Deutschland. Ich denke, es wird auch darauf hinauslaufen, dass sich noch mehr größere Gruppen bilden, was die Vermarktung der Schiffe angeht. Was die reine Bereederung angeht, wird es aber weiterhin Firmen verschiedener Größenordnungen geben. Und das ist gut für den Bremer Schiffahrtstandort, der ja sehr mittelstandsgeprägt ist. Es gibt Leute, die meinen, eine Flotte müsse mindestens 50 Schiffe plus haben, um sie sinnvoll betreiben zu können. Das glaube ich nicht. Sicherlich sollte die Flotte aber mehr als ein zwei Schiffe haben, um daraus ein vernünftiges Geschäftsmodell entwickeln zu können.

Würden Sie jungen Leuten heute noch raten, in die Schiffahrt zu gehen? Gibt es da genügend Perspektiven?

Diese Frage beantworte ich uneingeschränkt mit einem klaren Ja. Wenn man das Leben an Bord mag und mit dieser ungewöhnlichen Lebenssituation gut klarkommt, dann kann man schnell in verantwortungsvolle Positionen kommen. Man muss ja auch nicht sein ganzes Leben zur See fahren. Schiffstechniker und Nautiker werden auch gerne an Land beschäftigt. Schiffahrt ist eine große Industrie, das darf man nicht vergessen. Bis auf 2009 ist sie jedes Jahr gewachsen – trotz Krise. Deutschland wird da auch weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Der Weltmarkt wird ja nicht aufhören, sondern weiter zunehmen. Und für den Transport der vielen Waren und Güter werden Schiffe benötigt.

Das Gespräch führte Peter Hanuschke.