

Bremer Reeder: Weiterhin dem Marktdruck ausgeliefert

Charterverträge für bestimmte Schiffgrößen noch immer schwierig

„Die Reedereien im Unterwesergebiet können naturgemäß nicht entkoppelt von den Weltmärkten und den internationalen Schifffahrtsmärkten agieren, sondern sind in Zeiten eines Angebotsüberhangs genauso den Marktbewegungen und dem Marktdruck ausgeliefert wie die Reedereien an anderen Standorten.“



Thorsten Mackenthun

Das erklärte gestern Thorsten Mackenthun, Vorsitzender des Bremer Rhedervereins, bei der ordentlichen Mitgliederversammlung im World Trade Center der Hansestadt. Die Reedereien hätten

jedoch in den Jahren einer sehr dynamischen Marktentwicklung weitestgehend darauf verzichtet, spekulativ Schiffsraum zu ordern, für den die Baufinanzierung

und die Beschäftigung nach Fertigstellung noch nicht gesichert waren.

„Die Probleme mit den Bestandsschiffen aber waren und sind für die Reedereien in Bremen und umzu sehr vergleichbar mit denen an anderen Standorten“, so der Manager. So hatte die Containerschifffahrt 2009 besonders zu leiden. Noch immer sei es für bestimmte Schiffgrößen schwierig, nach dem Auslaufen einer Time Charter das Schiff mit einem neuen Chartervertrag zu versorgen und damit seine Beschäftigung und regelmäßige Einnahmen zu gewährleisten. ▶ Seite 4

Fortsetzung Seite 2

Fortsetzung von Seite 1

„2010 wird für viele Reeder schwierig“

Thorsten Mackenthun betonte gestern auf ordentlicher Mitgliederversammlung Bedeutung der Tonnagesteuer

► von Seite 1

„Wenn sich auch die Märkte über die verschiedenen Schiffsgrößen hinweg insbesondere in den letzten vier Wochen gebessert haben, können nicht durchgehend Raten verhandelt werden, die die Betriebskosten und den Kapitaldienst für noch nicht getligte Schiffskredite decken“, erklärte Mackenthun.

Einzelne neu geschlossene Charterverträge beinhalten allerdings Optionen für eine Verlängerung des Vertrages nach Beendigung der Laufzeit, die dann bei ausgeübter Option deutlich höhere Tagesraten vorsehen. Die Marktteilnehmer in der Containerfahrt gehen offensichtlich davon aus, dass sich die Nachfrage dem Angebot zumindest mittelfristig nähern wird. „Gleichwohl wird 2010 für viele Reedereien schwierig, da ihre Liquidität bereits in dem problematischen Jahr 2009 angegriffen wurde“, befürchtet der Rhedervereins-Chef.

Da der Seetransport großer Anlagenteile für Investitionsprojekte in aller Welt mit sehr langen Vorzeiten geplant werde, folgte dieses Segment den allgemeinen Marktentwicklungen nur mit Verzögerung. Mitte vergangenen Jahres hatte die Projekt- und Schwergutschiffahrt ihren Tiefpunkt erreicht. Zu Beginn 2010 hat sich der Markt leicht stabilisiert und ziehe mittlerweile wieder an.

Mackenthun: „Die in den Bremischen Häfen aktive Schleppschiffahrt spürte im vergangenen Jahr den Rückgang der Schiffsanläufe unmittelbar. Erst mit einer Belebung des Container- und vor allem des Automobilumschlages wird auch die Beschäftigung in diesem speziellen Marktsegment wieder zunehmen.“

Die Tankschiffahrt entwickelte sich uneinheitlich. Die europäische Fahrt zur Versorgung der Verbrauchermärkte ist zwar nicht vollständig konjunkturunabhängig, hat sich aber auch



Die Bremischen Häfen fertigten im ersten Quartal dieses Jahres 267 Seeschiffe weniger ab

in Zeiten von konjunkturellen Einbrüchen als robust erwiesen. Schiffe mit Eisklasse haben vom strengen Winter profitiert.

Die Jahre 2009 und 2010 sind mit Abstand die schwierigsten, die die Reedereien nach dem Zweiten Weltkrieg zu überstehen haben. Die klein- und mittelständische Struktur der Bremer Reedereien und die Streuung der Aktivitäten in vielen Märkten der Schifffahrt haben sich stabilisierend auf den Reedereistandort ausgewirkt.

Über 8000 Seeleute auf rund 400 Bremer Schiffen

In Bremen werden mittlerweile rund 400 Schiffe bereedert. Ein gutes Viertel der Schiffe ist in der Containerfahrt zu Hause, ein knappes Viertel sind Multipurpose-Schiffe. Ein Drittel der Flotte wird etwa zur Hälfte von Tankern und Bulkern gestellt. Schlepper, Forschungsschiffe und Spezialschiffe ergänzen die Flotte im Unterwesergebiet.

In den Reedereibetrieben sind über 1000 zum großen Teil besonders qualifizierte Mitarbeiter beschäftigt. Über 8000 Seeleute fahren auf den Schiffen. Rund 500 junge Leute werden von den Reedereien entweder an Land als kaufmännische Mitarbeiter oder auf See über Betriebspraktika oder im Rah-

men einer dualen Ausbildung zum Schiffsmechaniker ausgebildet.

Zum Februar dieses Jahres konnte nach einer Vorlaufzeit von zweieinhalb Jahren die Stiftungsprofessur am Fachbereich Nautik der Hochschule Bremen besetzt werden. Mitgliedsunternehmen des Bremer Rhedervereins hatten im Sommer 2007 die Stiftungsprofessur für fünf Jahre ins Leben gerufen. Professor Dr. Thomas Pawlik wird als zwischenzeitlich gewählter Studiendekan den nautischen Studiengang restrukturieren und in einen Bachelor-Studiengang umwandeln sowie einen Masterstudiengang entwickeln. Die betriebswirtschaftliche Komponente des Studiums an der Hochschule Bremen wird unter seiner Regie weiter gestärkt werden.

Im Zentrum aller gewerbepolitischen Bemühungen steht der Erhalt der Tonnagesteuer. Die Tonnagesteuer ist das zentrale Instrument, das den Aufbau der deutschen Handelsflotte und deren Stellung in der weltweiten Seeschifffahrt in den vergangenen Jahren seit 1999 erst ermöglicht hat. Ohne die Tonnagesteuer wäre die dynamische Entwicklung der deutschen Schifffahrtsstandorte undenkbar gewesen. Wer die Tonnagesteuer in Frage stellt, stellt den ge-

samten Schifffahrtsstandort Deutschland in Frage. Die Beschäftigungswirkung der Tonnagesteuer in Deutschland ist enorm. Durch die Bindung der Bereederung in Deutschland sind in den Reedereibetrieben viele Tausende qualifizierte und gut bezahlte Positionen geschaffen worden. Selbstverständlich übernehmen die Reeder mit dem Wachsen der Schifffahrtsstandorte auch eine wachsende Verantwortung für die Ausbildung und Beschäftigung von Seeleuten.

Die Politik erwartet für den Erhalt der Tonnagesteuer auch eine adäquate Zahl von Schiffen unter deutscher Flagge. Auf der Nationalen Maritimen Konferenz im Mai 2003 in Lübeck hatten die deutschen Reeder zugesagt, bis Ende 2006 mindestens 400 Schiffe in der internationalen Fahrt unter deutscher Flagge zu betreiben. Im Rahmen der Nationalen Maritimen Konferenz im Dezember 2006 in Hamburg hatten die Reeder zugesagt, bis Ende 2008 mindestens 500 Schiffe unter der deutschen Flagge zu führen. Beide Zusagen konnte die deutsche Reederschaft einhalten. Die Zusage auf der Nationalen Maritimen Konferenz im März vergangenen Jahres in Rostock, bis Ende 2010 weitere 100 Schif-

fe unter die deutsche Flagge zu bringen, hatten die Reeder unter dem Vorbehalt unveränderter wirtschaftlicher Rahmenbedingungen gegeben. Mit dem Durchschlagen der Finanzkrise auf die Realwirtschaft standen viele Reedereien in Deutschland vor enormen Herausforderungen. Die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge ist daher seit 2008 zurückgegangen. Die politischen Entscheidungsträger werden für diese Entwicklung Verständnis aufbringen können, wenn sie wissen, dass die deutsche Reederschaft im Grundsatz an ihrer Zusage festhält. Die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge wird wieder steigen. Auch die Zahl 600 wird in gemeinsamer Anstrengung erreicht werden können. Es braucht aber eine stabile Weltwirtschaft und einfach noch etwas Zeit, damit die Reeder ihre Zusage einhalten können.

Vorsitzer für nationalen Pool „Deutsche Flagge“

In Bremen gibt es seit dem Spätherbst 2008 einen Pool „Deutsche Flagge“. Zwei Reedereien haben zusätzliche Schiffe unter die deutsche Flagge gebracht. Die Mehrkosten für die deutsche Flagge werden von den am Pool beteiligten Schiffen gemeinsam getragen. Diese Umlagevereinbarung ist einmalig in Deutschland. Ziel ist es, den Bremer Pool deutlich auszuweiten. Wünschenswert wäre es, wenn sich auch an anderen Standorten Reedereien zu Umlagepools zusammenschließen oder es gar einen nationalen Pool gäbe, in dem alle Reedereien die Möglichkeit bekämen, sich mit finanziellen Beiträgen an den Mehrkosten für den Betrieb von Schiffen unter deutscher Flagge zu beteiligen. Damit könnten auch die vielen klein- und mittelständischen Reedereien ihren Beitrag an den Mehrkosten der deutschen Flagge leisten, ohne selbst ein Schiff unter die deutsche Flagge bringen zu müssen.“ FBi