



## **Jahresbericht 2016 / 2017**

### **anlässlich der ordentlichen Mitgliederversammlung am 8. September 2017**

Mitte des letzten Jahrzehnts schwärmte ein führender Reedereivertreter „Schifffahrt ist immer toll; und wenn sie einmal nicht so toll ist, ist es immer noch okay“. Diese Aussage hatte gewiss vor zehn Jahren noch ihre Berechtigung. Ab Mitte 2008 trifft diese Feststellung allerdings nicht mehr zu. Seit den historischen Ladungsrückgängen haben sich die Märkte nicht nachhaltig erholt. Zwar sind die Ladungsmengen nach den Einbrüchen der Jahre 2008 und 2009 kontinuierlich angestiegen und haben heute ein deutlich höheres Volumen als seinerzeit. Gleichzeitig aber haben zu viele neue Schiffe dafür gesorgt, dass die Überkapazitäten an Tonnage nicht oder nur unzureichend abgebaut werden konnten.

### **Schifffahrtsmärkte**

Dies zeigt sich beeindruckend in der Containerschifffahrt. Die global agierenden Containerlinienreedereien haben in den letzten Jahren über 300 neue Schiffe mit einer Tragfähigkeit von über 14.000 bis über 20.000 TEU bauen lassen oder bestellt.

Die Linienreedereien kämpfen um jede Box und erhoffen sich von den großen Schiffen Skaleneffekte. Ihnen gelang es bislang nicht, die erhofften Skaleneffekte für eine Stärkung ihrer Ertragskraft zu nutzen. Der Wettbewerb um Ladung zwingt sie, die erzielten Kostenvorteile an den Markt weiterzureichen. Die Folge war und sind hohe Verluste, die die meisten Reedereien Jahr für Jahr einfahren. Das blieb nicht ohne Folgen. Die Konsolidierungswelle unter den Containerlinienreedereien hat in den letzten Jahren eine enorme Dynamik gewonnen. Von den ehemals 20 größten Reedereien werden durch Zusammenschlüsse in absehbarer Zeit nur noch acht am Markt sein.

Die Marktkonzentration führt zu einer Stärkung der Angebotsseite und wird mittelfristig – hoffentlich – zu spürbar höheren Boxraten führen, die die Reedereien dringend brauchen, um wieder nachhaltig positive Ergebnisse erwirtschaften zu können.

Der Bedarf der Linienreedereien an Chartertonnage fällt mit dem Ausbau der eigenen Flotte geringer aus. Für die deutschen Trampreeder stellt sich damit grundsätzlich die Frage, ob ihr in der Vergangenheit so erfolgreiches Geschäftsmodell, das darin besteht, Linienreedereien Tonnage zur Verfügung zu stellen und für sie zu bereedern, in wiedererstarteten Märkten in dem Maße wie in der Vergangenheit zukunftsfähig sein wird. Sie finden sich mit ihrem Angebot in einem Nachfrageoligopol wieder, das von wenigen Nachfragern dominiert wird.

Allerdings werden die Linienreedereien ihre Kapazitäten nur so weit aufbauen, wie sie eine Beschäftigung ihrer Einheiten sicherstellen können. Den Tonnagebedarf, den sie als volatil einschätzen, werden sie weiterhin einchartern wollen. Dies gilt vor allem für die Fahrtgebiete abseits der Rennstrecken. Hier werden sich auch zukünftig Chancen für deutsche Trampreeder ergeben.

Entscheidend wird sein, ob es gelingt, das Angebot und die Nachfrage nach Chartertonnage wieder in ein Gleichgewicht zu bringen. Die Ratenentwicklung der letzten zwölf Monate deuten darauf hin. Immerhin konnten die Trampreeder rund 30 Prozent höhere Charraten im Vergleich zum Vorjahr erzielen – von einem zugegebenermaßen nicht auskömmlichen Niveau, das teilweise unter den Schiffsbetriebskosten lag.

Besonders volatil zeigen sich die Bulkermärkte. Ratenschwankungen von bis zu 50 Prozent nach oben und nach unten machen jede Wirtschaftlichkeitsberechnungen zunichte, zumal bestimmte saisonale Muster nur schwer zu erkennen sind, wie die Nord-LB in ihrer Analyse aus dem Juni 2017 feststellt.

Die Multipurpose- und Schwergutschifffahrt sieht sich weiterhin einem nur verhaltenen Orderverhalten beim Infrastrukturausbau, im Anlagenbau und im Energiesektor gegenüber. Mangelnde Finanzierungsmöglichkeiten bei den Banken und niedrige Ölpreise hemmen die Investoren, sich stärker zu engagieren. Diese Zurückhaltung schlägt sich auf die Nachfrage nach Tonnage in der Multipurpose- und Schwergutschifffahrt wieder.

Die Tankermärkte über weitgehend alle Größenklassen, Produktentanker eingeschlossen, leiden ebenfalls an Überkapazitäten. Die Verbräuche in der Industrie und die der Endkonsumenten bleiben hinter den Erwartungen zurück. Die Läger sind gut gefüllt. Ein Erstarren der Tankermärkte wird noch auf sich warten lassen. Die Folge ist ein Druck auf die Raten, die am Markt zu erzielen sind.

## **Die Bremer Flotte**

Die in Bremen bereederte Handelsflotte ist nach wie vor und trotz der schwierigen Marktlage vergleichsweise stabil. Schiffsabgänge, die auch in Bremen zu verzeichnen sind, werden durch Neuzugänge bei anderen Bremer Reedereien aufgefangen. Mitte dieses Jahres waren über 300 Schiffe mit einer Kapazität von knapp 5,5 Millionen BRZ im Bestand der Reedereien. Die Flotte besteht zu rund 25 Prozent aus Containerschiffen, 25 Prozent Tanker, rund 15 Prozent Mehrzweck-Schiffen und 10 Prozent Massegut-Schiffen. Ein Viertel der Flotte besteht aus Kühlschiffe Schlepper, Forschungsschiffe und Spezialschiffen. Vielleicht ist es auch dieser Flottenmix, der mit zu einer gewissen Stabilität beiträgt.

## **Schiffsfinanzierungen**

Die schwierigen Marktbedingungen bleiben nicht ohne Wirkung auf die deutsche Handelsflotte. Die deutsche Handelsflotte ist seit ihrem Höchststand im Herbst 2012 um nahezu 25 Prozent geschrumpft. Das überproportionale Wachstum der deutschen Handelsflotte im letzten Jahrzehnt war den schier unbegrenzten Möglichkeiten der KG-Finanzierung und den derart finanzierten Neubauten zuzuschreiben. Ein Großteil der initiierten Schiffe waren Containerschiffe, von denen ein Teil aufgrund der seit nunmehr neun Jahren schwierigen Marktlage abgegeben werden müssen.

Die internationale, weltweite Handelsflotte ist seit dem Herbst 2012 um rund 15 Prozent gewachsen. Gerne würden deutsche Reeder an dem weltweiten Wachstum der Handelsflotten teilhaben und weiterhin ihre weltweit anerkannte Expertise den Märkten zur Verfügung stellen. Es entsteht indes der Ein-

druck, als seien die Möglichkeiten der Schiffsfinanzierung heute vornehmlich in Südeuropa, aber vor allem in Ostasien und insbesondere in China zu finden.

Deutsche schiffsfinanzierende Banken sind hingegen dabei, ihre Portfolios kräftig abzubauen oder sich gleich ganz und dauerhaft aus der Schiffsfinanzierung zu verabschieden. Ein organisches Wachstum durch Anschaffung von Neutonnage ist damit für deutsche Reeder sehr schwierig geworden.

In Bremen konnten die Träger der Bremer Landesbank den hohen Eigenkapitalhinterlegungsvorschriften nicht mehr nachkommen. Im Ergebnis musste sie ihre Eigenständigkeit aufgeben und ist jetzt eine hundertprozentige Tochter der Nord/LB, die ebenfalls ihr Schiffsportfolio abschmelzen möchte. Die Schiffsfinanzierung ist nun in Hannover angesiedelt. Wenn auch die letztendlichen Entscheidungen in Hannover getroffen werden, bleibt doch für den Reedereistandort Bremen zu hoffen, dass hier vor Ort kompetente Ansprechpartner verbleiben, mit denen die Reeder zusammen Entscheidungen qualifiziert vorbereiten können.

## **Mittelstand**

Es ist nicht auszuschließen, dass ein Teil der Bereederung in die Länder abwandert, in denen die Schiffe finanziert werden.

Die deutsche, vornehmlich mittelständisch geprägte Reederschaft wird weltweit für ihr Know-how, ihre Professionalität und Zuverlässigkeit in der Bereederung von Seeschiffen geschätzt. Dies trifft auch auf die Bremer Reederschaft zu, die ausnahmslos von mittelständischen Reedereien getragen wird.

Die mittelständischen Reeder zeichnet aus, was den deutschen Mittelstand insgesamt auszeichnet: Eine hohe Verantwortung gegenüber ihren Mitarbeitern und eine Seriosität im Wirtschaften; ein Wirtschaften, das nicht auf schnelle Gewinnmaximierung aus ist, sondern auf eine langfristig angelegte Sicherung des Unternehmens. Für den Bremer Reeder sind seine Schiffe die Basis seines Unternehmens. Die Pflege und die Beschäftigung dieser Schiffe hat höchste Priorität.

Die starke mittelständische Komponente, die die Bremer Reeder prägen, ist zugleich auch eine Chance. Ihre Reputation und Verlässlichkeit sind Attribute, die abseits jeder Romantik echte Wettbewerbsvorteile in wieder erstarkenden Märkten sind. Gemessen an den Kosten für die Bereederung der Schiffe sind die mittelständischen Reeder ohnehin wettbewerbsfähig.

## **Nationale Maritime Konferenz und Digitalisierung**

Auf der diesjährigen Nationalen Maritimen Konferenz am 04.04.2017 in Hamburg war die „Digitalisierung“ das Leitthema. Wie viele andere Branchen steht auch die Seeschifffahrt vor großen Veränderungen, die durch die technologische Entwicklung vorangetrieben werden. Der sogenannten „Sensorik“ wird in den nächsten Jahren eine große Bedeutung für den Schiffsbetrieb und dem Management der Schiffe an Land haben. Hunderte von Sensoren senden minütlich Tausende von Daten über den Zustand der Hauptmaschine, der an Bord befindlichen Aggregate, Strömungs- und Wetterdaten an die Reederei. Leistungsfähige Systeme an Land werten diese Daten in Echtzeit aus. Damit sind die Inspektoren an

Land in der Lage, Treibstoffverbräuche in Echtzeit zu kontrollieren, rechtzeitig Reparaturen zu veranlassen, Wartungsintervalle zu optimieren und Schiffsrouten zu korrigieren. Der Einsatz dieser Technologie ist eine große Chance auch für klein- und mitteständische Reeder.

## **Seemännische Ausbildung**

Um die Technik zu nutzen, sind an Bord wie auch an Land Spezialisten gefragt, die sich bestens im Bordbetrieb auskennen, in der Maschine sowie auf der Brücke. Die Reeder brauchen auch nach dem Einzug der Digitalisierung in die Seeschifffahrt sehr gut ausgebildete Seeleute. Neben den Reedern selbst sind auch Schifffahrtsverwaltung, Lotsen, Werften und Zulieferer, Hafenverwaltungen und Umschlagsbetriebe sowie viele andere maritime Dienstleister auf das Know-how angewiesen, wie es nur an Bord von Seeschiffen erworben werden kann.

Genau deshalb hat die seemännische Ausbildung in Deutschland eine weiterhin große Bedeutung. Die Hochschulen mit Studiengängen der Nautik haben mittlerweile auf eine sechsmonatige Bordfahrgang vor Aufnahme des theoretischen Studiums verzichtet. Trotzdem benötigen die Studierenden für den Erwerb eines Patentes eine 52-wöchige Fahrtzeit. Der Bremer Rhederverein arbeitet seit vielen Jahren eng mit der Hochschule Bremen zusammen. Die Reeder im Bremer Rhederverein sind gerne bereit, jedem geeigneten Studierenden der Nautik an der Hochschule Bremen die Möglichkeit zu geben, die benötigten Bordzeiten zu erwerben. Dies wäre allerdings in diesem Umfang ohne die Ausbildungsbeihilfen des Bundes und die der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland nicht möglich.

## **Bremer Rhederverein aktiv**

Der Bremer Rhederverein und insbesondere der Vorstand pflegen ihre Kontakte zum Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, zum hiesigen Schiffsregister, zur Versicherungswirtschaft und zu der in Bremen ansässigen Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt (BBS).

Unter dem Kürzel „BRV 39“ kommen Auszubildende und junge Angestellte aus Reedereien und anderen schifffahrtsnahen Branchen regelmäßig zu Veranstaltungen zusammen. Der Bremer Rhederverein lädt zu Inspektoren-Stammtischen und zum „Rhederfrühstück“ ein, auf denen externe Referenten Wissenswertes vortragen.

In diesem Frühjahr fand in Bremen der 10. „Bremer Schifffahrts-Kongress“ statt, der als zentrale Veranstaltung für die Personalentwicklung auf See und an Land anerkannt ist. Am 21.11.2017 findet der Kongress „Sustainable Shipping“ in Bremen statt. Für beide Veranstaltungen wirkt der Bremer Rhederverein im Programmkomitee mit, genauso wie an der 3. Seerechtskonferenz am 23. und 24.11.2017, für die er auch die Organisation übernimmt.

Höhepunkt war auch in diesem Jahr wieder der Bremer Rhederabend, mit über 100 Teilnehmern im Atlantic Grand Hotel. „Gast“-Redner war der erfolgreiche Bremer Reeder Peter Harren, geschäftsführender Gesellschafter der Unternehmensgruppe Harren & Partner.

Mit der Schilderung seines persönlichen Werdegangs und dem seiner Reederei und mit seiner bodenständigen und humorvollen Art gelang es dem Redner, den mittelständischen Charakter seines inhaber- und familiengeführten Unternehmens herauszustellen.

## **Wahlen zum Vorstand**

Zur ordentlichen Mitgliederversammlung des Bremer Rhedervereins am 8. September 2017 lief die Amtszeit der Vorstandsmitglieder von Achim Boehme und Dirk O. Rogge ab. Beide wurden erneut in den Vorstand gewählt. Dem Vorstand gehören damit an:

Michael Vinnen (Vorsitzer)	F. A. Vinnen & Co. (GmbH & Co. KG)
Peter Grönwoldt (stellv. Vorsitz)	Harren & Partner
Achim Boehme	Lomar Deutschland GmbH
Dirk O. Rogge	D. Oltmann Reederei GmbH & Co. KG
Joachim Zeppenfeld	Bremer Bereederungsgesellschaft mbH & Co. KG

Bremer Rhederverein  
Bahnhofstraße 28-31  
28195 Bremen

Tel.: 0421 327808

Fax: 0421 327838

[bremer@rhederverein.de](mailto:bremer@rhederverein.de)

[www.rhederverein.de](http://www.rhederverein.de)