



Jahresbericht 2015 / 2016

anlässlich der ordentlichen Mitgliederversammlung am 20. Juni 2016

Die Schiffahrtsmärkte sind nach wie vor beinahe über alle Segmente hinweg äußerst unbefriedigend. Dies hat Auswirkungen auf die schiffsfinanzierenden Banken, die darüber hinaus einem großen Regulierungsdruck der Bankenaufsicht unterliegen. Trotzdem gibt es Perspektiven für die deutsche Seeschiffahrt. Gerade die Maßnahmen zur Stärkung der deutschen Flagge schaffen neue Möglichkeiten für Ausbildung und Beschäftigung.

Märkte und Bankenregulierung

Die Schiffahrtsmärkte waren schon immer volatil. In den letzten Jahren mussten die Marktteilnehmer lernen, dass die Volatilität nicht zwangsläufig den vertrauten Zyklen und Rhythmen folgt, sondern dass sich einzelne Phasen auch in eine ungewohnte Länge ziehen können.

Abgesehen von leichten Erholungen in einzelnen Märkten sind die Schiffahrtsmärkte insgesamt in einem erheblichen Ungleichgewicht. In der Containerschiffahrt haben sich die Hoffnungen vor einem Jahr nicht bestätigt, dass der leichte Anstieg des Rateniveaus sich verfestigen könnte. Das Gegenteil trat ein, bevor die Märkte im Spätherbst letzten Jahres dann vollends zusammenbrachen. In der Massengutfahrt werden Raten auf einem Niveau vereinbart, das noch vor wenigen Jahren außerhalb jeder Vorstellung lag. Auch die Märkte in der konventionellen Fahrt und der Projektschiffahrt sind für die Anbieter völlig unauskömmlich. Viele Reeder schätzen sich schon glücklich, wenn sie mit den Abschlüssen zumindest noch die Betriebskosten und die Zinsen decken können. Tilgungen von Schiffskrediten lassen viele Abschlüsse nicht zu. Lediglich auf den Tankermärkten und dort besonders in der Produktenschiffahrt können einigermaßen zufriedenstellende Abschlüsse registriert werden.

Auf diese lang anhaltende Baisse waren die Marktteilnehmer nicht vorbereitet und konnten es wohl auch nicht sein. Auch für die schiffsfinanzierenden Banken ist der Umgang mit den Not leidenden Schiffen über einen derart langen Zeitraum schwierig. Das Vertrauen darauf, dass nach einem lang anhaltenden Abschwung die Schiffahrtsmärkte irgendwann auch wieder erstarren werden, wird vor allem von den Instituten der Bankenaufsicht nicht geteilt. Die Banken stehen vor einem gewaltigen Regulierungsdruck. "Basel II" und "Basel III" - "Basel IV" ist bereits angekündigt - Bilanzierungsvorschriften nach IFRS 9 und umfangreiche weitere Vorschriften setzen auch wohlmeinenden und mit den Gesetzen der Schiffahrtsmärkte vertrauten Banken arg zu. Immer höhere Eigenkapitalhinterlegungsanforderungen nehmen den Instituten die Luft zum Atmen. Für die Zukunft der Bremer Landesbank erscheinen die Auswirkungen dramatisch. Ihre Eigenständigkeit ist aufgrund des regulatorisch verordneten Kapitalbedarfs ernsthaft in Frage gestellt. Der Umfang der Schiffsfinanzierung wird substanziell heruntergefahren, mit allen Folgen für die in Not geratenen Schiffe, ihren Reedereien und den maritimen Standorten – nicht nur in Bremen, denn das Institut hat viele Schiffe auch für Reeder an anderen maritimen Standorten finanziert.

Dieser Prozess wird sich in den nächsten Monaten fortsetzen. Derzeit werden in Bremen noch knapp 300 Schiffe mit einer Tonnage von 5,5 Millionen BRZ bereedert. Die Bremer Flotte besteht zu rund einem Viertel aus Containerschiffe und zu einem knappen Viertel aus Tankern. 20 Prozent der Schiffe sind Multipurpose- oder Schwergut-Schiffe; Zehn Prozent sind Bulker. In normalen Zeiten würde man dies als einen gesunden Mix bezeichnen, der die Flotte insgesamt vor Schwankungen in einzelnen Märkten schützt. So, wie alle anderen deutschen Standorte auch, wird Bremen zum Jahresende weniger Schiffe zu seiner Handelsflotte zählen können als noch zu Beginn dieses Jahres.

Die deutsche maritime Industrie ist aufgefordert, alles in ihren Kräften stehende zu tun, um eine größere Erosion der maritimen Standorte zu verhindern. Der Wille dazu ist vorhanden, auch bei den Bremer Reedern.

Perspektiven für Ausbildung und Beschäftigung

Wenn grob geschätzt 30 Prozent der Schiffe derzeit notleidend sind - und nicht alle werden untergehen - so heißt dies aber genauso, dass 70 Prozent der Schiffe eben doch noch vergleichsweise gesund sind, ihre Betriebskosten einfahren und auch ihren Kapitaldienst weitgehend leisten können.

Existenzieller Bestandteil aller maritimen Standorte ist das seemännische Know How, wie es nur an Bord von Seeschiffen erworben werden kann. Deshalb ist es außerordentlich zu begrüßen, dass die Bundesregierung wichtige Entscheidungen auf den Weg gebracht hat, um die deutsche Flagge nachhaltig zu stärken. Nur, wenn die deutsche Flagge keine Kostennachteile gegenüber anderen leistungsfähigen EU-Flaggen hat, wird sie im Wettbewerb bestehen können.

Im letzten Monat wurde der Lohnsteuereinbehalt von 40 auf 100 Prozent erhöht und zudem die sog. 183-Tage-Regelung abgeschafft. Die Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung einschließlich der Beiträge für die Unfallversicherung werden voraussichtlich ab dem nächsten Jahr vollständig erstattet. Wichtig wird es sein, das Erstattungsverfahren unbürokratisch und einfach für die Reeder zu handhaben.

Ein besonderes Augenmerk verdient die deutsche Schiffsbesetzungsverordnung, die die deutsche Flagge bislang im Wettbewerb weit zurückwirft. Wenn in absehbarer Zeit lediglich noch zwei deutsche oder europäische Patentinhaber an Bord deutschgeflaggter Schiffe eingesetzt werden brauchen und vor allem auf die Beschäftigung des Schiffsmechanikers verzichtet werden kann, sind erhebliche Kostennachteile abgebaut.

Nur dann, wenn alle drei Komponenten umgesetzt werden, ist die deutsche Flagge wieder wettbewerbsfähig. Nur dann kann der Rückgang der deutschen Flagge gestoppt und umgekehrt werden. Mit einer steigenden Zahl von Schiffen unter deutscher Flagge steigen die Beschäftigungsmöglichkeiten für die Ausbildung und Beschäftigung deutscher Seeleute - trotz einer reformierten Schiffsbesetzungsverordnung. Sie ist vielmehr die Voraussetzung dafür, überhaupt noch Schiffe unter der deutschen Flagge betreiben zu können.

Diese Maßnahmen sind ausdrücklich keine Hilfen für die deutschen Reeder, die den Kostennachteilen der deutschen Flagge schnell ausweichen können. Diese Maßnahmen sind Hilfen für die Sicherung des maritimen Know How in Deutschland und damit Hilfen für die Sicherung der maritimen Standorte.

Flankiert werden diese Maßnahmen durch die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland. Deutsche Reeder geben jährlich rund 30 Millionen Euro in die Stiftung. Mit diesem Geld werden die Ausbildung zum Schiffsmechaniker, zum Nautischen und zum Technischen Offiziersassistenten (NOA /TOA) und das Ausfahren der Patente von Jungoffizieren stark gefördert.

Mit diesem Paket haben die deutsche Seeschifffahrt und die deutschen Standorte gute Perspektiven - eine Erholung der Märkte vorausgesetzt. Für Reeder gibt es nach Greifen aller Maßnahmen gute Gründe, die deutsche Flagge aufzuziehen, deutschen seemännischen Nachwuchs auszubilden und zu beschäftigen.

Bremer Reeder im Dialog

Die Bremer Reeder unterhalten enge Kontakte zu der Hochschule Bremen, in der die älteste aller seemännischen Ausbildungsstätten beheimatet ist. Jeder ernsthafte und qualifizierte Bewerber, der eine Offizierslaufbahn in der Handelsschifffahrt anstrebt und Nautik an der Hochschule Bremen studieren möchte, wird seine notwendige Praxiszeit, entweder als Praxissemesterstudent oder als NOA / TOA bei einer Bremer Reederei machen können.

Enge Kontakte hält der Bremer Rhederverein auch zu vielen anderen Institutionen und Entscheidungsträgern aus der Politik und Wirtschaft. Der Vorstand steht im Dialog mit dem Bürgermeister und dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, mit dem Maritimen Koordinator der Bundesregierung oder einzelnen Bundestagsabgeordneten. Naheliegend, arbeitet der Bremer Rhederverein eng und vertrauensvoll mit dem Verband Deutscher Reeder zusammen und pflegt einen intensiven Austausch mit den anderen regionalen Reedervereinen.

Ein besonderer Höhepunkt ist in jedem Jahr der "Bremer Rhederabend". Rund 120 handverlesene Gäste finden sich zu einem gesetzten Essen zusammen, führen Fachgespräche und hören einen Vortrag eines hochkarätigen Redners. Im Sommer 2015 sprach Alfred Hartmann, Präsident des Verbands Deutscher Reeder, zu der Gästeschar; vor zwei Wochen war es Rolf Habben Jansen, der in fünf Thesen pointiert die Entwicklung der Containerlinienfahrt aufzeigte.

Diverse Verbandsaktivitäten wie Versammlungen, "Rhederfrühstück", "Rheder-Lunch", Inspektoren-Stammtische oder Workshops geben den Vertretern der Mitgliedsunternehmen Gelegenheit, sich zu informieren und auszutauschen. Besonderer Beliebtheit erfreut sich der Kreis "BRV 39", das sich als Schifffahrtsnetzwerk von jungen Schifffahrtskaufleuten und weiterer Branchen etabliert. Eine Kohl-und-Pinkel-Tour, ein Bar-BQ in der Bremer Seemannsmission und ein gemeinsamer Besuch des Freimarktes stehen regelmäßig auf dem Programm. Daneben trifft sich der Kreis jeden zweiten Donnerstag im Monat.

Wahlen zum Vorstand

Zur ordentlichen Mitgliederversammlung des Bremer Rhedervereins am 20. Juni 2016 lief die Amtszeit der Vorstandsmitglieder von Peter Grönwoldt und Michael Vinnen ab. Beide wurden erneut in den Vorstand gewählt. Dem Vorstand gehören damit an:

Michael Vinnen (Vorsitzer)

Peter Grönwoldt (stellv. Vorsitzter)

Achim Boehme

Dirk O. Rogge

Joachim Zeppenfeld

F. A. Vinnen & Co. (GmbH & Co. KG)

Harren & Partner Ship Management GmbH & Co. KG

Lomar Deutschland GmbH

D. Oltmann Reederei GmbH & Co. KG

Bremer Bereederungsgesellschaft mbH & Co. KG

Bremer Rhederverein

Bahnhofstraße 28-31

28195 Bremen

Tel.: 0421 327808

Fax: 0421 327838

bremer@rhederverein.de

www.rhederverein.de