

Die maritime Wirtschaft in Deutschland – eine Industrie stellt sich neu auf

*Die Ergebnisse einer
Befragung von
100 Entscheidern in
deutschen Hochsee-
reedereien.*



Vorwort

Die maritime Wirtschaft in Deutschland steuert weiterhin durch schwere See. Hoffnungen auf eine schnelle Erholung der Märkte nach der Finanz- und Wirtschaftskrise haben sich bislang nicht erfüllt. Im Frühjahr 2013 blickt die Mehrheit der 100 von uns befragten Reeder sogar skeptischer in die Zukunft als vor einem Jahr: Nur noch eine Minderheit rechnet mit Umsatzzuwachsen, gleichzeitig berichten die Befragten von schlechteren Finanzierungsbedingungen und insbesondere deutlich höheren Eigenkapitalanforderungen in Kreditverhandlungen. Vor allem kleinere Reedereien sehen sich in ihrer Existenz gefährdet.

Mit unserer nunmehr zum fünften Mal vorgelegten Studie zu Lage und Perspektiven der deutschen Hochseeschifffahrt wollen wir aber nicht nur auf die drängenden Probleme der Branche hinweisen, sondern auch Lösungsansätze aufzeigen. Eine verstärkte Kooperation bis hin zu Plattformlösungen und Zusammenschlüssen von Unternehmen könnte vor allem für kleinere Reeder der richtige Kurs sein. Auch die konsequente Spezialisierung auf weniger wettbewerbsintensive Marktnischen halten wir für eine aussichtsreiche Option.

Abschließend danke ich ganz herzlich den Vorstandsmitgliedern, Geschäftsführern und Prokuristen, die sich die Zeit für die Interviews genommen und Einblicke in ihre Unternehmen gewährt haben.

Ihnen wünsche ich eine spannende und aufschlussreiche Lektüre,

Claus Brandt

Leiter des Maritimen Kompetenzzentrums PricewaterhouseCoopers AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	5
A Zusammenfassung der Ergebnisse	8
B Wirtschaftliche Lage der deutschen Schifffahrtsunternehmen	11
1 Deutsche Schifffahrtsindustrie steht weiter unter Konsolidierungsdruck	11
2 Bedeutung von Schiffverkäufen wächst	13
3 Stagnation in Wirtschaft und Beschäftigung	14
4 Finanzierung bleibt Top-Thema	17
C Schiffsfinanzierung und Umbau der Industrie	20
1 Schiffsinvestitionen: Eigenkapitalquote steigt deutlich	20
2 Kooperationen und Plattformen im Aufwind	22
3 Ausländische Kapitalgeber als Finanzierungsalternative	24
D Einschätzungen zur Marktentwicklung	26
1 Stagnierende Erwartungen zur Erlössituation	26
2 Kaum Rückflaggung von Schiffen in die deutsche Flagge	27
3 Marktberäinigungs-, Schrumpfungs- und Konzentrationsprozesse in der deutschen maritimen Wirtschaft	31
4 Energieeffizienz als Schlüssel zum Erfolg	33
E Vorgehensweise und Stichprobenbeschreibung	37
1 Vorgehensweise	37
2 Wer wurde befragt?	37
Ihr Ansprechpartner	42

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Konsolidierungsmaßnahmen I.....	11
Abb. 2	Konsolidierungsmaßnahmen II.....	12
Abb. 3	Konsolidierungsmaßnahmen III	13
Abb. 4	Auswirkungen der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auf die Unternehmensstrategie I	14
Abb. 5	Anteil der Schiffe ohne Beschäftigung	14
Abb. 6	Entwicklungsprognose	15
Abb. 7	Beschäftigungsprognose	16
Abb. 8	Arbeitsplatzprognosen.....	16
Abb. 9	Auswirkungen der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auf die Unternehmensstrategie II.....	17
Abb. 10	Konsolidierungsmaßnahmen IV.....	18
Abb. 11	Auswirkungen der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auf die Unternehmensstrategie III.....	19
Abb. 12	Steigende Kosten bei Kreditengagements in den letzten zwölf Monaten	20
Abb. 13	Entwicklung der Margen für die Banken bei den Kreditengagements der Reedereien in den letzten zwölf Monaten	20
Abb. 14	Ausmaß der Zinsmargen-Erhöhungen durch die Banken in den letzten zwölf Monaten.....	21
Abb. 15	Von den Banken erwartete Eigenkapitalquote bei Investitionen in Schiffe.....	22
Abb. 16	Etablierung von Kooperationen in der deutschen Schifffahrtsindustrie.....	23
Abb. 17	Planung von (weiteren) Kooperationen in der deutschen Schifffahrtsindustrie.....	23
Abb. 18	Mittelfristiger Bedeutungsverlust des deutschen Finanzierungsstandorts für die deutschen Reedereien zugunsten ausländischer Kapitalgeber	25

Abb. 19	Erwartete Entwicklung der allgemeinen Charraten in den kommenden zwölf Monaten	26
Abb. 20	Frachtratenprognosen.....	27
Abb. 21	Flaggenführung.....	28
Abb. 22	Flagge, unter der die meisten Schiffe der umsatzstärkeren Unternehmen mit mindestens 100 Mio. € Jahresumsatz fahren Vergleich 2012 und 2013.....	28
Abb. 23	Planung, eines oder mehrere Schiffe der Flotte aus der deutschen Flagge auszuflaggen, Vergleich 2012 und 2013.....	29
Abb. 24	Eignung der Maßnahmen der Bundesregierung, um den Anteil der Schiffe unter deutscher Flagge wieder zu erhöhen.....	29
Abb. 25	Bedeutung der erhöhten Kosten durch den Ablösebetrag bei der Entscheidung für die deutsche Flagge	30
Abb. 26	Aktuelle Einschätzungen zur Marktentwicklung	31
Abb. 27	Einschätzung zur Marktentwicklung nach Mitarbeitern	31
Abb. 28	Einschätzungen zur Marktentwicklung	32
Abb. 29	Schiffsneubauten: Wichtigkeit von Investitionszielen, um mit dem neuen Schiff für die Zukunft wirtschaftlich gut aufgestellt zu sein	33
Abb. 30	Investitionen in einen geringen Treibstoffverbrauch bei Schiffsneubauten.....	33
Abb. 31	„Wir haben gezielte Maßnahmen zur Reduzierung des Treibstoff- verbrauchs ergriffen“ (Aufgliederung nach Umsatz)	34
Abb. 32	„Wir haben gezielte Maßnahmen zur Reduzierung des Treibstoff- verbrauchs ergriffen“ (Aufgliederung nach Mitarbeiteranzahl)	34
Abb. 33	Einschätzungen zur Marktentwicklung hinsichtlich Umwelanforderungen	35
Abb. 34	„Wir rüsten unsere Flotte baulich nach, um erhöhten Umwelanforderungen zu genügen“.....	36
Abb. 35	Befragte Zielpersonen in den Unternehmen.....	37
Abb. 36	Anzahl der beschäftigten Mitarbeiter des Unternehmens an Land und auf See.....	38
Abb. 37	Anzahl der beschäftigten Schiffe in Eigentum oder für Fremde	38
Abb. 38	Anzahl der betreuten fremden und eigenen Schiffe in der Flotte der befragten Reedereien.....	39

Abb. 39	Tonnage in BRZ.....	39
Abb. 40	Befragte Schifffahrtsunternehmen	39
Abb. 41	Tätigkeitsbereiche.....	40
Abb. 42	Tätigkeitsschwerpunkt der Unternehmen	41
Abb. 43	Vorjahresumsatz der Unternehmensgruppe (S9)	41

A Zusammenfassung der Ergebnisse

Die vorliegende, nunmehr fünfte Studie zur Lage der deutschen Reedereien im Frühsommer 2013 zeichnet ein umfassendes Bild der wirtschaftlichen Herausforderungen und Branchenperspektiven. Ergänzende Themenschwerpunkte der Befragung sind die Bedeutung der Energieeffizienz sowie Finanzierungstrends in der deutschen Schifffahrtsindustrie. Die im folgenden dargestellten Ergebnisse stützen sich auf Einschätzungen der Geschäftsführer bzw. Vorstände von 100 Hochseereedereien, die im April und Mai 2013 von einem unabhängigen Meinungsforschungsinstitut erhoben wurden. Da die Befragungsmethode seit der ersten Studie aus dem Jahr 2009 beibehalten wurde, lassen sich die Ergebnisse von 2013 mit denen früherer Jahre vergleichen.

Wirtschaftliche Lage und Perspektiven

Trotz der seit Jahren anhaltenden Konsolidierungsprozesse in der Reedereiwirtschaft glauben noch weniger Entscheider als in den Vorjahren an Wachstum (43 % gegenüber 53 % im Jahr 2012). Inzwischen meinen sogar neun von zehn Führungskräften, dass etliche deutsche Reedereien die kommenden zwölf Monate nicht überleben werden. Schiffsverkäufe stehen bei einer wachsenden Zahl von Reedereien auf der Agenda: Fast jedes zweite Unternehmen hat in den vergangenen zwölf Monaten mindestens eines seiner Schiffe verkauft (45 %), 2010 war es nicht einmal jedes siebte (14 %). Für die kommenden zwölf Monate planen sogar 58 % der Reedereien (weitere) Schiffsverkäufe. Dies hat Folgen für die Belegschaftsstärke: Derzeit planen 16 % der Befragten einen Personalabbau, 2012 waren es 12 %, 2011 erst 9 %.

Die Ausflaggung von Schiffen aus der deutschen Flagge in Nicht-EU-Flaggen hält ebenfalls auf Grund des nachhaltigen Kostendrucks an. Dennoch: Es mehren sich die Indizien, dass die Initiativen der deutschen Bundesregierung zur Förderung der Rückflaggung vielleicht nun zu greifen beginnen. Zumindest für die umsatzstärkeren Unternehmen kann man feststellen, dass sie in höherem Maße als noch im Vergleichszeitraum des Vorjahres ihre Schiffe in EU-Länder rückflaggen. Profitiert haben davon allerdings andere europäische Länder als Deutschland, z. B. Zypern, Malta oder Gibraltar.

Strukturwandel der Schifffahrtsindustrie

Die anhaltenden und anstehenden Konsolidierungsprozesse werden nicht nur die Unternehmen, sondern die Branchenstruktur insgesamt verändern. Es ist zu vermuten, dass die Zahl der Reedereien sinkt und sich durch Zusammenschlüsse größere Marktteilnehmer etablieren. Acht von zehn Führungskräften der maritimen Wirtschaft erwarten, dass es im kommenden Jahr zu (weiteren) Fusionen kommen wird. Angesichts der schwierigen Situation halten viele Ausschau nach neuen Wegen und Alternativen – von einer Neuaufstellung der Industrie in sogenannten Kooperationen und Plattformen bis hin zu neuen Kapitalgebern im Ausland.

In *Kooperationen* legen Reedereien einzelne Geschäftsbereiche mit denen anderer Schifffahrtsunternehmen zusammen, z. B. die Bereederung oder die Befrachtung. Die aktuelle Befragung zeigt, dass ein Großteil der deutschen Reedereien dieses Konzept bereits umsetzt: Immerhin 41 % sind inzwischen schon eine oder mehrere solcher Kooperationen eingegangen. Von diesen Reedereien, die bereits einzelne Geschäftsbereiche mit anderen Schifffahrtsunternehmen zusammengelegt haben, plant die Mehrheit, noch weitere solcher Kooperationen einzugehen. Bei fast allen soll das sogar binnen Jahresfrist geschehen.

In sogenannten *Plattformen* geht die Integration noch weiter: Mehrere Reedereien werden zu Gesellschaftern einer Plattform, auf der sie dann die im Gesamtportfolio der Gesellschafter vorhandenen oder erworbenen Schiffe gemeinsam betreiben. Vier von zehn Schifffahrtsunternehmen planen, sich innerhalb der kommenden zwölf Monate an einem entsprechenden Plattformmodell zu beteiligen.

Neue Wege bei der Finanzierung

Da Banken und Fonds ihr Engagement bei der Schiffsfinanzierung drastisch zurückfahren oder sogar ganz einstellen, sind die Reeder auf neue Kapitalquellen angewiesen. Die erforderliche Eigenkapitalquote bei Schiffsneubauten ist der Befragung zufolge auf durchschnittlich 44,1 % gestiegen, 2009 waren es noch 38,4 %. Eine Finanzierung durch ausländische Kredit- bzw. Kapitalgeber ist für drei Viertel der Reeder eine Option, 25 % der Reeder haben sogar bereits Erfahrungen mit dieser Finanzierungsform, und zwar überwiegend positive.

Neun von zehn Entscheidern glauben, dass die deutsche Schifffahrtsindustrie schon innerhalb der nächsten drei bis fünf Jahre in größerem Umfang von ausländischen Kapitalgebern finanziert sein wird. Ein ebenso hoher Anteil (90 %) erwartet, dass der deutsche Finanzierungsstandort für die deutschen Reedereien mittelfristig zugunsten ausländischer Kapitalgeber „sicher“ oder „wahrscheinlich“ an Bedeutung verlieren wird.

Energieeffizienz als Schlüssel zum Erfolg

Die gewachsene Bedeutung der Energieeffizienz in den letzten Jahren ist augenfällig. So hatten vor einigen Jahren nur etwa drei von vier Reedereien das Thema der Treibstoffverbrauchs-Reduzierung auf der Agenda. Heute geben schon fast alle Unternehmen an, dass sie gezielt Maßnahmen ergriffen haben, um den Treibstoffverbrauch zu verringern. Dass die Umsetzung von Maßnahmen für eine höhere Energieeffizienz nicht nur der Umwelt dient, sondern Einsparpotenziale birgt, erkennen offenbar nicht nur die größeren Unternehmen. Auch die kleineren ziehen nun vermehrt Konsequenzen, denn Umwelttechnologien sind in Zeiten steigender Energiepreise eben gleichzeitig auch Technologien zur eigenen Zukunftssicherung.

Hierzu passt auch der Befund, dass 13 der 18 Unternehmen, die in den kommenden zwölf Monaten Schiffe verschrotten wollen, als hauptsächlichen Grund dafür den hohen Treibstoffverbrauch dieser Schiffe und zu hohe Aufwände für entsprechende Umbauten angeben. Wenn Reedereien heutzutage den Neubau von Schiffen beauftragen, sehen sie Investitionen in einen geringen Treibstoffverbrauch als den wichtigsten Erfolgsfaktor an, um mit den neuen Schiffen für die Zukunft wirtschaftlich gut aufgestellt zu sein.

Vorgehensweise

Die telefonische Befragung von Geschäftsführern, Vorständen und deren Stellvertretern in deutschen Transport- und Schifffahrtsunternehmen im Bereich der Seeschifffahrt schreibt Ergebnisse aus den Vorjahresbefragungen fort und sollte wieder ein aktuelles Stimmungsbild zur aktuellen wirtschaftlichen Lage und zur Entwicklung der Märkte erheben. Die Befragung wurde methodengleich zu den Erst- und den Folgebefragungen in den Jahren 2009 bis 2012 angelegt. Die 100 CATI-Interviews wurden im April und im Mai 2013 von einem unabhängigen Marktforschungsinstitut (teleResearch Mannheim) durchgeführt, das den Datenschutz garantiert und die Anonymität der Befragten sicherstellt. Sofern in den Ergebnisgrafiken keine expliziten Fallzahlen angegeben sind, bezieht sich die Darstellung immer auf das Stichprobentotal (jeweils 101 Hochseereedereien in 2009, 2010 und 2012 sowie jeweils 100 in 2011 und in der aktuellen Befragung).

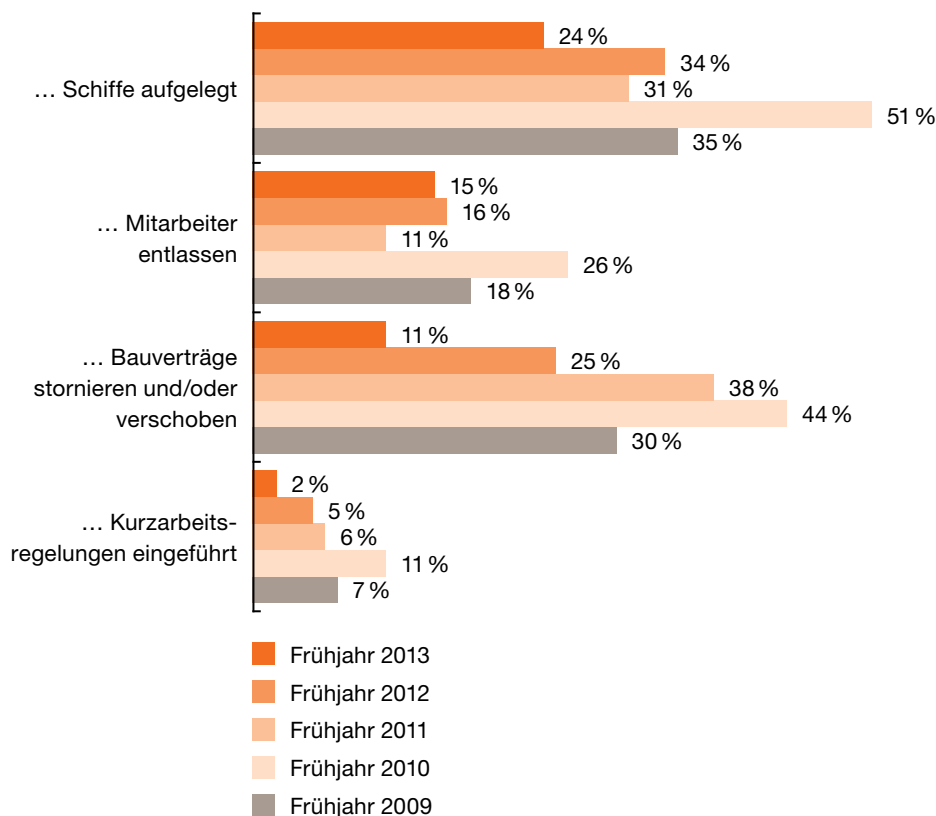
B Wirtschaftliche Lage der deutschen Schifffahrtsunternehmen

1 Deutsche Schifffahrtsindustrie steht weiter unter Konsolidierungsdruck

Die aktuell schwierige Lage vieler deutscher Reeder reicht zurück ins Jahr 2009, als die negativen Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise ihren Höhepunkt erreicht hatten. Jede zweite Reederei gab damals an, dass sie wegen der wirtschaftlichen Krisensituation in den vorangegangenen zwölf Monaten Schiffe auflegen (i. e. stilllegen) musste, und 44% der Unternehmen hatten Bauverträge aufgrund fehlender Finanzierungsmöglichkeiten stornieren bzw. verschieben müssen. Auch die personellen Konsolidierungsmaßnahmen hatten 2010 ihren Höhepunkt erreicht. Jede vierte deutsche Reederei gab damals an, dass sie in den vorangegangenen zwölf Monaten Mitarbeiter entlassen musste.

Abb. 1 Konsolidierungsmaßnahmen I

Die Firmen haben in den letzten zwölf Monaten ...

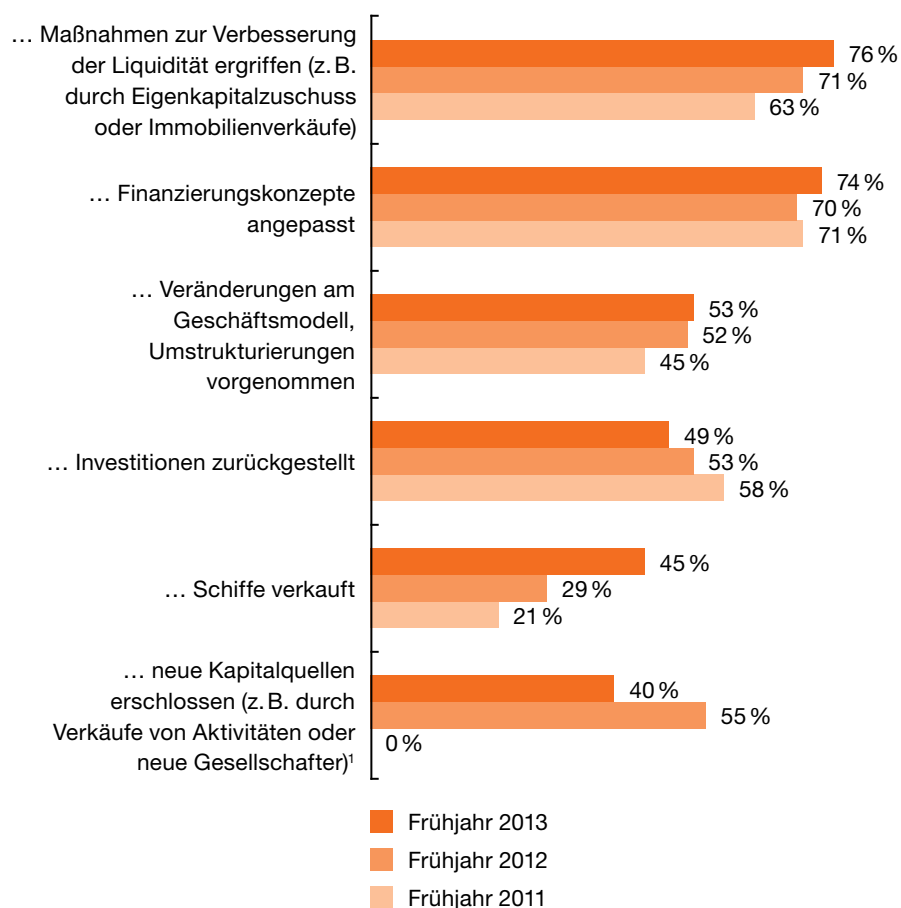


Ein Jahr später schien endlich wieder „Land in Sicht“ zu sein: Es wurden seltener als im Vorjahr Schiffe aufgelegt, Bauverträge aufgelöst oder verschoben, Mitarbeiter entlassen oder Kurzarbeit eingeführt. Die deutschen Reedereien rechneten 2011 wieder mit einer Aufhellung am Horizont, mit leicht steigenden Charter- und Frachtraten, mit mehr Beschäftigung, mit Wachstum, um wieder aus dem Tal zu kommen. Der Optimismus war sehr vorsichtig und gebremst. 2012 zeigte sich, dass der Markt sich doch nicht so schnell erholen würde. So spielen Kurzarbeitsregelungen zwar heute nur noch eine untergeordnete Rolle, aber Mitarbeiterentlassungen kamen tendenziell in den letzten 24 Monaten wieder häufiger vor. Denn obwohl die Konsolidierungsprozesse in den deutschen Hochseereedereien 2011 bereits weit fortgeschritten schienen, gingen die Um- und Rückbauprozesse in der Industrie doch unablässig weiter.

Zwar mussten 2012/13 weniger häufig Schiffe aufgelegt oder Bauverträge storniert bzw. verschoben werden. Auch Investitionen wurden in der Tendenz nun seltener zurückgestellt als noch vor zwei Jahren. Aber Schiffverkäufe haben inzwischen eine ausgesprochen hohe Bedeutung erlangt.

Abb. 2 Konsolidierungsmaßnahmen II

Die Firmen haben in den letzten zwölf Monaten ...

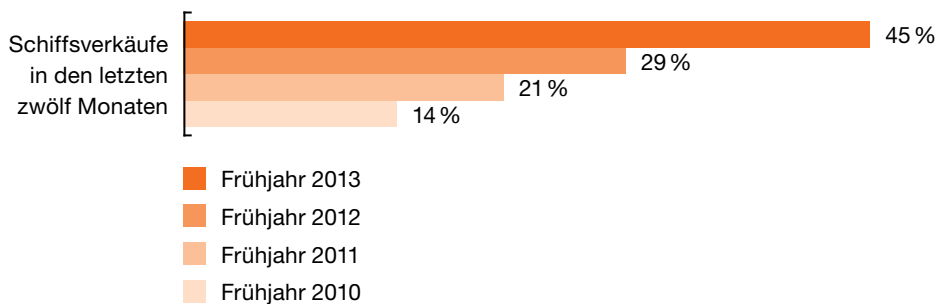


¹ Diese Information wurde 2012 erstmals erhoben.

2 Bedeutung von Schiffverkäufen wächst

Die letzten drei Jahre schienen ganz besonders unter der Anforderung zu stehen, sich finanziell besser aufzustellen und die eigene Liquidität zu verbessern. Dabei spielen nicht nur neue Kapitalquellen und Geldgeber eine Rolle, sondern auch die Frage, inwieweit man sich schwerer und wenig zukunftssträchtiger Kostenblöcke entledigen kann. So ist zu verstehen, warum Schiffverkäufe einen derartigen Bedeutungszuwachs im letzten Jahr und generell in den letzten Jahren erfahren konnten.

Abb. 3 Konsolidierungsmaßnahmen III

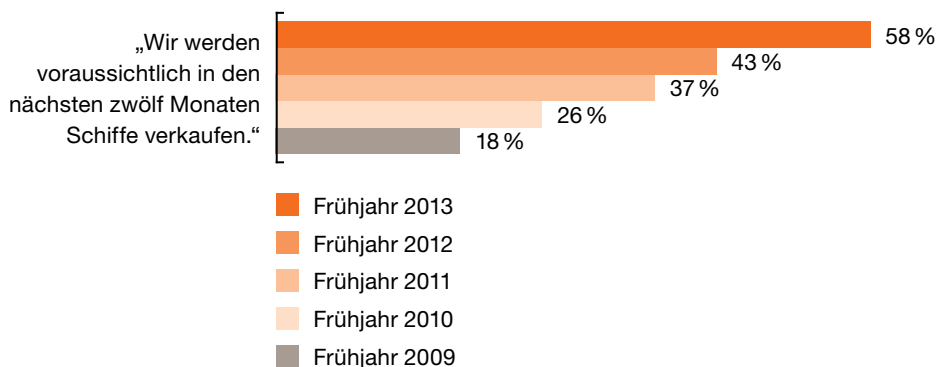


Bereits im letzten Jahr hatten Schiffverkäufe eine etwas größere Rolle als im Vergleichszeitraum des Vorjahres gespielt: Seit 2011 hat sich der Anteil der Reedereien, die Schiffe in den letzten zwölf Monaten verkauft haben, von 21 % auf 45 % mehr als verdoppelt. 2010 gaben 14 % der Unternehmen an, dass sie im vorangegangenen Jahr Schiffe verkaufen mussten. Zu Schiffverkäufen ist es überproportional häufig in den umsatz- und mitarbeiterstärkeren Reedereien mit diversifizierten Tätigkeitsschwerpunkten gekommen. Verkauft wurden die Schiffe unter anderem an Käufergruppen aus Griechenland und aus Asien, vor allem aus China.

Der Bedeutungszuwachs von Schiffverkäufen im Rahmen von Konsolidierungs- und Geschäftsbaustrategien lässt sich auch am Zeitreihenvergleich der Projektionen für die kommenden zwölf Monate ablesen. Aktuell geht mit sechs von zehn Reedereien erstmals eine Mehrheit der Schifffahrtsunternehmen davon aus, dass sie in den kommenden Monaten Schiffe ihrer Flotte verkaufen werden. Im Frühjahr 2009 traf das nur auf knapp jedes fünfte Unternehmen zu, im Frühjahr 2011 galt das immerhin schon für gut jede dritte Reederei.

Abb. 4 Auswirkungen der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auf die Unternehmensstrategie I

Vergleich der Projektionen im Juni 2009, 2010, 2011, 2012 und 2013



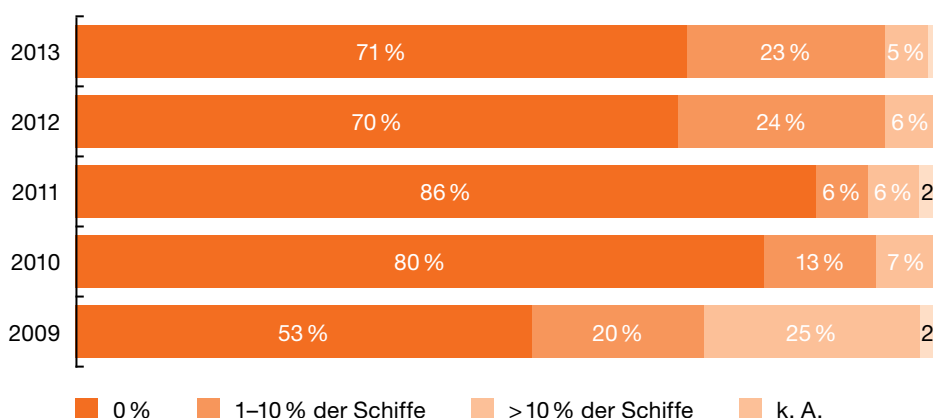
Auch die Verschrottung von Schiffen ist in vielen Unternehmen ein Thema. Jede fünfte Reederei wird in den nächsten zwölf Monaten voraussichtlich auch Schiffe aus ihrer Flotte verschrotten. In der Mehrzahl der Fälle spielt dabei zwar eine größere Rolle, dass das Ende der wirtschaftlichen Lebensdauer erreicht ist. Aber die beiden wesentlichen Gründe hinter den Entscheidungen zur Verschrottung sind zum einen die Erkenntnis, dass der Treibstoffverbrauch zu hoch ist und Investitionen in Umbauten zu teuer wären, und zum anderen die Tatsache, dass die Schiffsfinanzierung künftig nicht mehr gewährleistet werden kann.

Die Reedereien, die Verschrottungen planen, sind eher größere und umsatzstärkere Unternehmen. Alle haben ihre Tätigkeiten diversifiziert und verfolgen mehrere Tätigkeitsschwerpunkte.

3 Stagnation in Wirtschaft und Beschäftigung

Wie im Vorjahr sind durchschnittlich nur weniger als drei Prozent aller von den befragten Reedereien betreuten Schiffe ohne Beschäftigung, 2009 waren es noch gut sieben Prozent aller Schiffe. Aber die Auslastungsprobleme betreffen seit 2012 einen höheren Anteil von Unternehmen als noch in den Vorjahren. Lediglich sieben von zehn befragten Reedereien hatten in den letzten zwei Jahren alle ihre Schiffe ausgelastet, 2011 war das immerhin noch bei 86 % der Unternehmen der Fall.

Abb. 5 Anteil der Schiffe ohne Beschäftigung

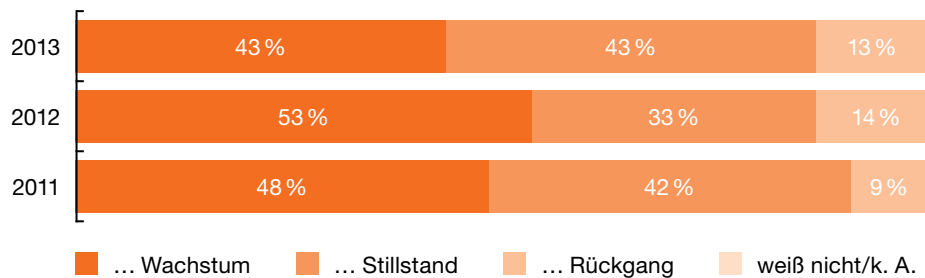


Aktuell unterhalten wie im Vorjahr drei von zehn befragten Reedereien Schiffe ohne Beschäftigung. Damit hatte sich der Anteil der Reedereien mit Auslastungsproblemen zum Jahr 2011 wieder mehr als verdoppelt, und diese Probleme scheinen von nachhaltiger Natur zu sein.

Damit korrespondieren die Einschätzungen zur wirtschaftlichen Entwicklung und zur Entwicklung der Beschäftigung. Im Gegensatz zu den Vorjahren 2010 bis 2012 geht die Mehrheit der befragten Führungskräfte aus der deutschen maritimen Wirtschaft aktuell nicht mehr davon aus, dass sich die Beschäftigungssituation für die von ihnen betreuten Schiffe in den nächsten zwölf Monaten verbessern wird. Eine Stagnation in den kommenden zwölf Monaten wird inzwischen für ebenso wahrscheinlich gehalten wie ein Wachstum. Wachstum in den kommenden zwölf Monaten wird heute vor dem Hintergrund der jahrelang anhaltenden Konsolidierungsprozesse nur noch von 43% der Unternehmen erwartet.

Abb. 6 Entwicklungsprognose

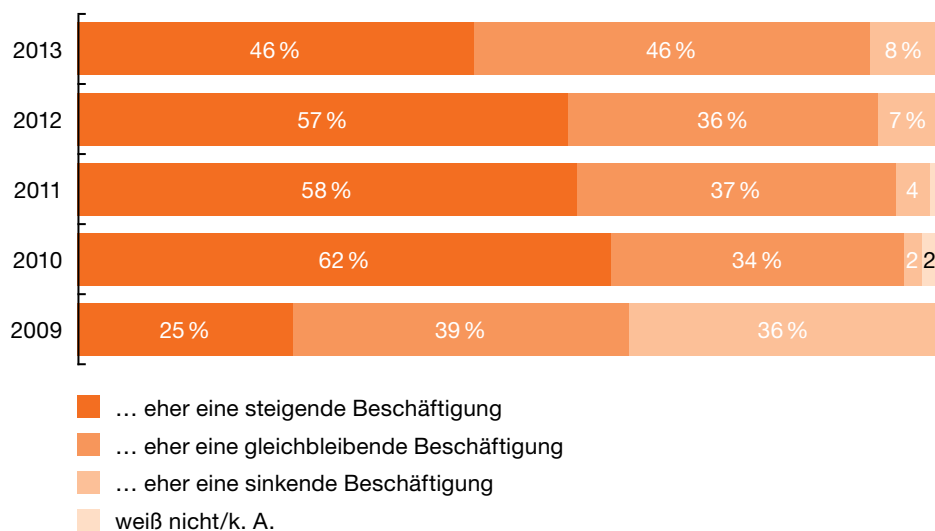
Die Befragten erwarten ...



Auch die Beschäftigungssituation im Vergleich zum Vorjahr stagniert, nachdem sie sich 2012 sogar wieder leicht verschlechtert hatte. Die Projektionen hinsichtlich der Beschäftigungsentwicklung waren 2011 positiver ausgefallen, als es sich dann in den Folgemonaten dargestellt hat. So hatten für 2011/12 auch nur neun Prozent der Firmen mit Entlassungen gerechnet, faktisch fanden Entlassungen dann aber doch in 16% der Reedereien statt. Auch anhand solcher Erfahrungen war bereits im vergangenen Jahr deutlich geworden, dass die Konsolidierungsphase in der deutschen maritimen Wirtschaft noch keineswegs abgeschlossen sein würde, sondern dass sich die Reedereien auf mehrjährige Prozesse würden einstellen müssen. Eine eher steigende Beschäftigung prognostiziert insofern heute nur noch die Minderheit der Reedereien.

Abb. 7 Beschäftigungsprognose

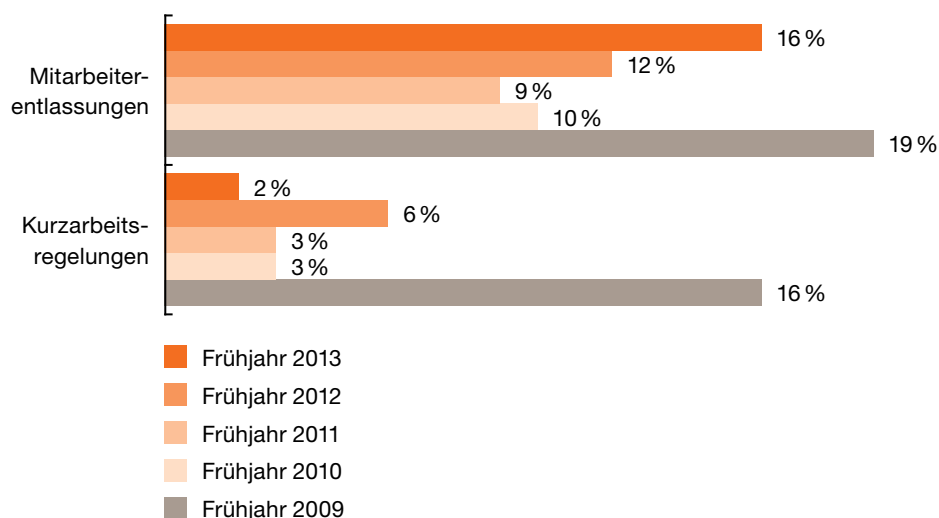
In den kommenden zwölf Monaten erwarten die Befragten für die betreuten Schiffe ...



So zeigt die aktuelle Projektion für 2013/14 auch, dass Kurzarbeitsregelungen praktisch keine nennenswerte Rolle mehr spielen, nur zwei Prozent der Unternehmen führen faktisch solche Regelungen noch fort. Aber für die nähere Zukunft sind durchaus weiterhin Mitarbeiterentlassungen vorgesehen (in 16 % der Reedereien).

Abb. 8 Arbeitsplatzprognosen

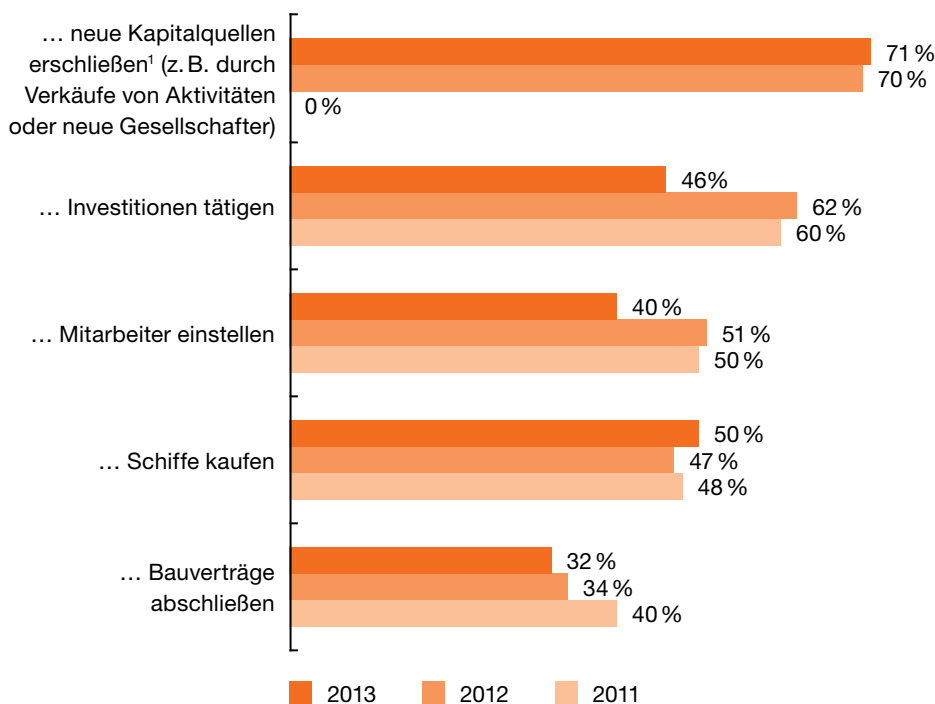
Vergleich der Projektionen im Juni 2009, 2010, 2011, 2012 und 2013: „Wir werden voraussichtlich in den nächsten zwölf Monaten durchführen ...“



Vergleicht man die Projektionen mit den Maßnahmen, die Wachstum indizieren, erkennt man schnell, dass eine regelrechte Wachstumsüberzeugung unter den deutschen Reedern derzeit nicht verbreitet ist. Der Fokus liegt unverändert und immer nachhaltiger darauf, Finanzierungsfragen zu lösen, neue Geldgeber und Finanzierungsquellen zu erschließen. Nach wie vor jedes zweite Unternehmen gibt heute an, dass es (fertige) Schiffe kaufen möchte, doch die Planungen zum Abschluss von Bauverträgen sind rückläufig. Ebenso rückläufig sind momentan die geplanten Einstellungen von Mitarbeitern sowie die Investitionstätigkeit.

Abb. 9 Auswirkungen der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auf die Unternehmensstrategie II

„Wir werden aus heutiger Sicht in den nächsten zwölf Monaten voraussichtlich ...“



¹ Diese Information wurde 2012 erstmals erhoben.

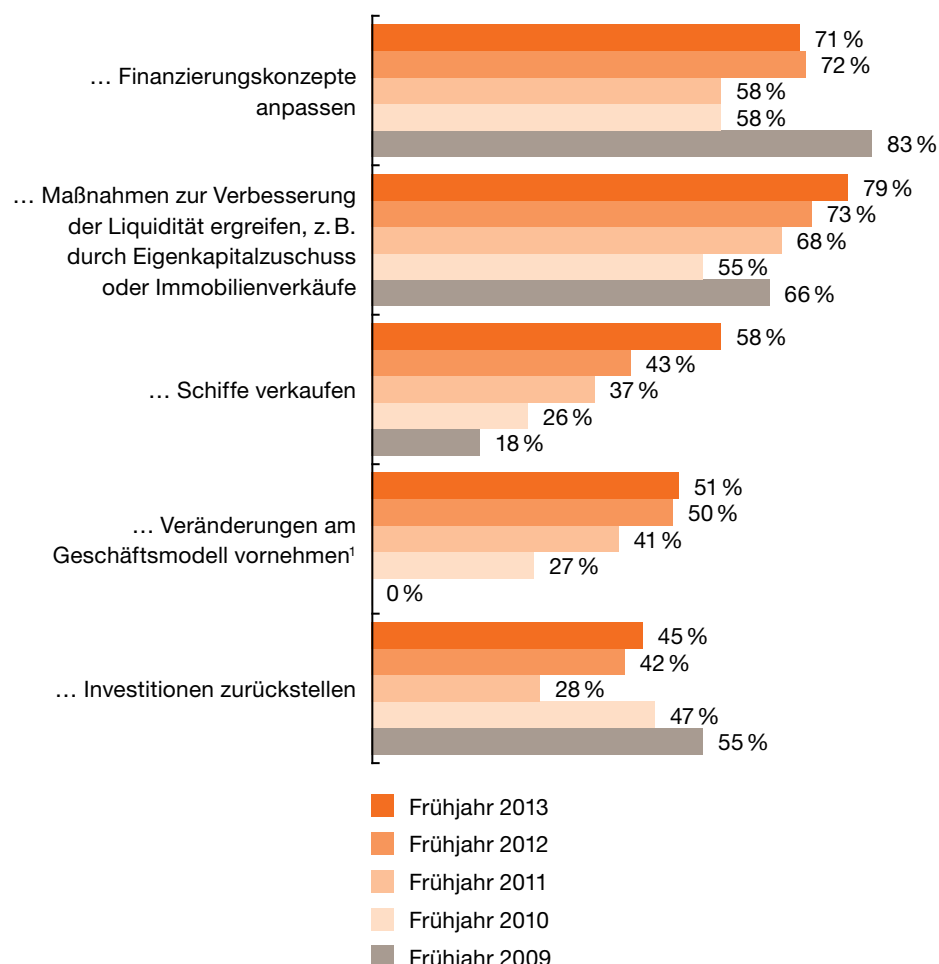
4 Finanzierung bleibt Top-Thema

Bei den geplanten Konsolidierungsmaßnahmen stehen die Anpassung von Finanzierungskonzepten und Liquiditätsverbesserungen, z. B. durch Eigenkapitalzuschuss oder Immobilienverkäufe, unverändert ganz oben auf der Agenda. Sie erhalten in den aktuellen Projektionen mindestens die gleiche hohe Priorität wie im Vorjahr. Dazu passt, dass unverändert sieben von zehn der Reedereien davon ausgehen, dass sie sich in den kommenden zwölf Monaten neue Kapitalquellen werden erschließen müssen, z. B. durch Verkäufe von Aktivitäten oder durch Aufnahme neuer Gesellschafter.

Weitere Schwerpunkte stellen in diesem Jahr wieder Umstrukturierungen bzw. Veränderungen am Geschäftsmodell sowie erstmals in größerem Umfang die Schiffsverkäufe dar. Das Zurückstellen von Investitionen spielt in den Erwartungsportfolios für das kommende Jahr eine wesentlich größere Rolle als noch zwischenzeitlich vor zwei Jahren, was neben den immer häufiger prognostizierten Schiffsverkäufen die These von den mehrjährig anhaltenden Konsolidierungsprozessen und einer Neuaufstellung der Industrie zusätzlich stützt.

Abb. 10 Konsolidierungsmaßnahmen IV

Vergleich der Projektionen im Juni 2009, 2010, 2011, 2012 und 2013: „Wir werden voraussichtlich in den nächsten zwölf Monaten ...“



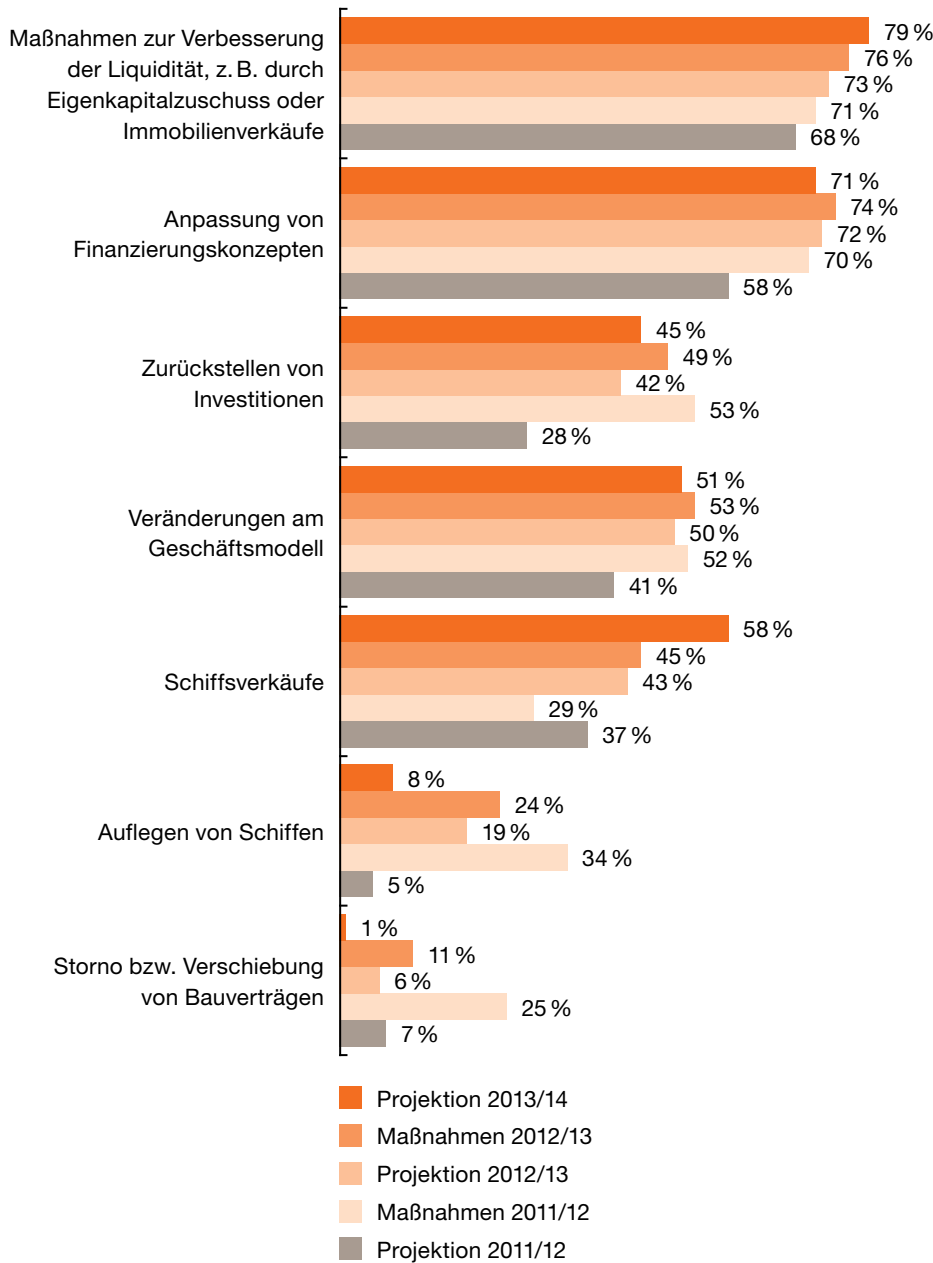
¹ Diese Information wurde 2009 nicht erhoben.

Die Anpassung von Finanzierungskonzepten ist spätestens seit 2012 wieder eines der Hauptthemen, was noch in den Projektionen 2011 unterschätzt worden war. Damals wähten sich viele Unternehmen nach der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise beinahe wieder auf Wachstumskurs. Jedes zweite Unternehmen erwartete Wachstum, wollte Mitarbeiter einstellen und Schiffe kaufen, sechs von zehn Reedereien gingen von einer steigenden Beschäftigung im Unternehmen aus und wollten Investitionen tätigen. Die Projektionen im Frühjahr 2011 waren daher deutlich optimistischer, als es die Rückschau im Nachhinein abbildete (eine Ausnahme bildeten lediglich die Schiffsverkäufe), denn 2012 zeigte sich durchgängig, dass unter dem Strich wesentlich härter konsolidiert werden musste als ursprünglich angenommen.

Die Projektionen 2012 fielen dann wesentlich realistischer aus und nahmen die später tatsächlich getroffenen Maßnahmen relativ genau vorweg. Die aktuellen Projektionen lassen vermuten, dass das Finanzierungsthema (Konzeptanpassungen, Liquiditätsverbesserungen) ein „Dauerbrenner“ bleibt.

Abb. 11 Auswirkungen der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auf die Unternehmensstrategie III

Vergleich der Projektionen und Rückblicke im Frühjahr 2011–13



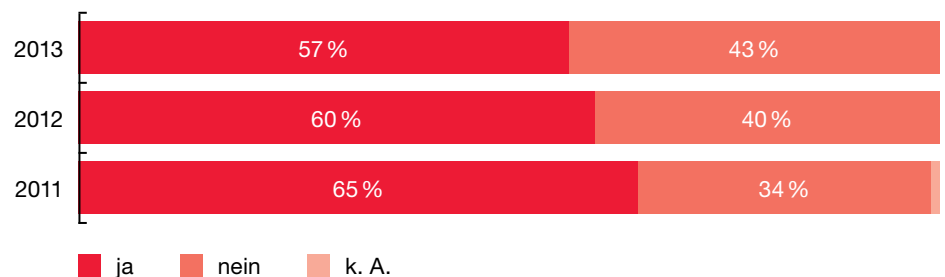
Hinsichtlich einiger weniger Maßnahmenbereiche scheinen die Konsolidierungen nun an ein Ende gekommen zu sein. Kurzarbeitsregelungen spielen praktisch keine Rolle mehr, auch die Stornierung oder Verschiebung von Bauverträgen, die 2009 von 40% der Unternehmen für notwendig erachtet wurden, steht inzwischen nicht mehr auf der Tagesordnung. Und während 2009 noch jede zweite Reederei glaubte, infolge der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise in den kommenden Monaten Schiffe ihrer Flotte auflegen zu müssen, gilt das heute nur noch für etwa jedes zehnte Schifffahrtsunternehmen.

C Schiffsfinanzierung und Umbau der Industrie

1 Schiffsinvestitionen: Eigenkapitalquote steigt deutlich

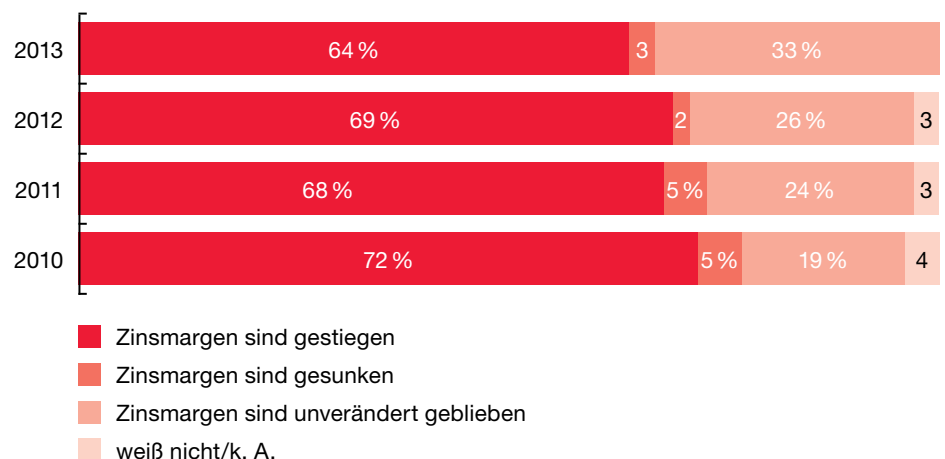
Die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise wirkt in der deutschen Schifffahrtsindustrie bis heute als Finanzierungs- und Finanzierungskrise nach: Die Konditionen bei der Schiffsfinanzierung hatten sich nach Ausbruch der Krise zusehends verschlechtert. Im Jahr 2009 hatten fast sechs von zehn befragten Entscheidern den Eindruck, sie würden von ihren Banken keine Anschlussfinanzierungen mehr zu fairen Konditionen gewährt bekommen. Zwei Jahre nach dem Ausbruch der Wirtschafts- und Finanzkrise berichteten zwei von drei Reedereien, dass bei ihren Kreditengagements in den letzten zwölf Monaten die Kosten gestiegen seien. Selbst in der aktuellen Befragung wird diese Ansicht noch immer von der Mehrheit der befragten Entscheider geteilt, wenngleich der Anteil wegen des Basiseffekts etwas rückläufig ausfällt.

Abb. 12 Steigende Kosten bei Kreditengagements in den letzten zwölf Monaten



Auch die Margen, die die Banken auf den Marktzins aufschlagen, sind nach Einschätzung der Mehrzahl der befragten Entscheider gestiegen.

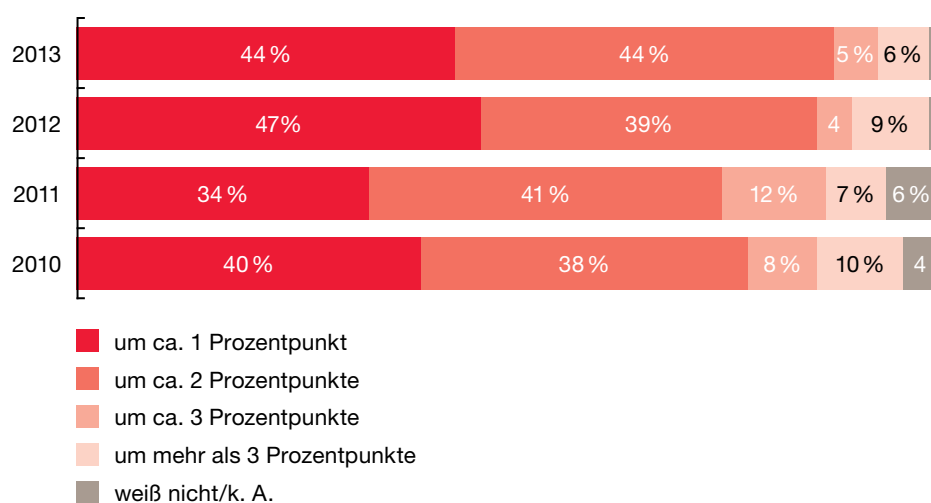
Abb. 13 Entwicklung der Margen für die Banken bei den Kreditengagements der Reedereien in den letzten zwölf Monaten



Auffällig ist lediglich, dass der Anteil derer, die von einer Stagnation der Margen berichten, in diesem Jahr erstmals auf ein Drittel angestiegen ist. Jede dritte Führungskraft gibt also aktuell zu Protokoll, dass die Zinsmargen für das Unternehmen in den letzten zwölf Monaten unverändert (hoch) geblieben sind. Das könnte darauf hindeuten, dass sich die Kostenspirale an dieser Stelle allmählich auf ein Ende zubewegt. Von gesunkenen Zinsmargen berichten in diesem Jahr nur drei Reedereien, im letzten Jahr waren es zwei.

Abb. 14 Ausmaß der Zinsmargen-Erhöhrungen durch die Banken in den letzten zwölf Monaten

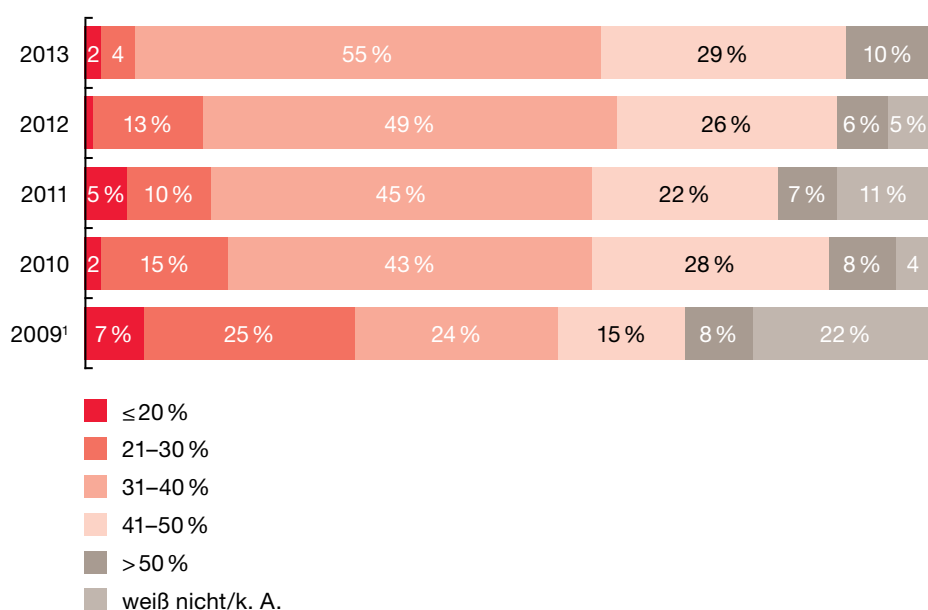
Basis: Unternehmen, bei denen die Zinsmargen gestiegen sind, Basis 2010: n=73, Basis 2011: n=68, 2012: n=70, 2013: n=64



Wie schon in den Vorjahren sind die größeren Reedereien mit weltweit mindestens 100 Mitarbeitern an Land und auf See tendenziell etwas stärker von Zinsmargen- und anderen Kostenerhöhungen betroffen als die kleineren Unternehmen. Das mag allerdings auch damit im Zusammenhang stehen, dass die von den Banken erwartete Eigenkapitalquote bei Schiffsinvestitionen größerer Reedereien mit mindestens 100 Mio. Euro Jahresnettoumsatz fast immer (bis auf zwei Ausnahmen) zwischen 31 und 50 % liegt.

Bei den Schiffsinvestitionen indes, die von kleineren, umsatzschwächeren Reedereien vorgenommen werden sollen, gehen die Erwartungen bzw. Forderungen der finanzierenden Banken hinsichtlich der Eigenkapitalquote extrem weit auseinander, hier wird das gesamte Spektrum ausgereizt. Das Portfolio reicht von 10 bis 20 % Eigenkapitalquote bis hin zu über 90 %.

Die Eigenkapitalquote, die gegenwärtig von den Banken bei Investitionen in Schiffe erwartet wird, beträgt aktuell nach den Erfahrungen der befragten Reedereien im Durchschnitt 44,1 %. Sie ist damit im Vergleich zu den Vorjahren leicht gestiegen (2012: 42,4 % und 2011: 41,3 %). Gegenüber dem Niveau im Jahr der Erstbefragung 2009 zeichnet sich eine deutliche Steigerung ab. Damals lag die von den Banken erwartete Eigenkapitalquote bei Investitionen in Schiffe noch durchschnittlich bei 38,4 %.

Abb. 15 Von den Banken erwartete Eigenkapitalquote bei Investitionen in Schiffe

¹ Abweichungen von 100 % in 2009 sind Rundungsfehler. In 2011 wurden die Prozentanteile so gerundet und angepasst, dass sie sich auf 100 % aufaddieren.

2 Kooperationen und Plattformen im Aufwind

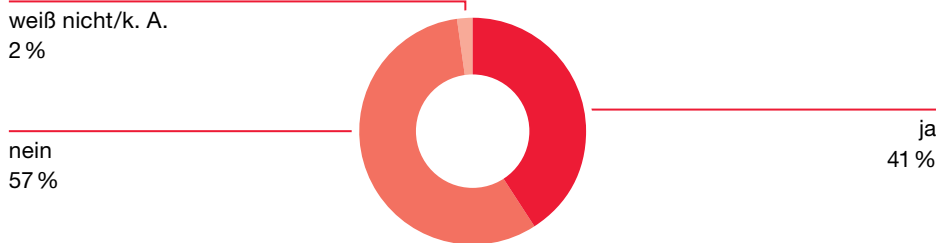
Die Finanzierungsschwierigkeiten, mit denen sich viele Reeder konfrontiert sehen, sind ein wesentlicher Treiber für die Etablierung von Kooperationen und Plattformen, mithin für eine Neuaufstellung der maritimen Wirtschaft in Deutschland.

In Kooperationen legen Reedereien einzelne Geschäftsbereiche mit denen anderer Schifffahrtsunternehmen zusammen, z. B. die Bereederung oder die Befrachtung. In Plattformen geht die Integration noch weiter: Mehrere Reedereien werden zu Gesellschaftern einer Plattform, auf der sie die im Gesamtportfolio der Gesellschafter vorhandene oder erworbene Schiffe gemeinsam betreiben. Damit entstehen neue Gesellschaften, die die „alten“ Schiffe übernehmen bzw. weiterführen. Gleichzeitig entstehen damit aber auch neue Kreditnehmereinheiten mit neuem Rating.

Die aktuelle Befragung zeigt, dass ein Großteil der deutschen Reedereien bereits Erfahrungen mit Kooperations-Konzepten gesammelt hat: Immerhin 41 % sind inzwischen schon eine oder mehrere solcher Kooperationen eingegangen. Dabei handelt es sich überdurchschnittlich oft um kleinere Reedereien mit weniger als 100 Mitarbeitern, die aber vergleichsweise viele Schiffe in ihrer Flotte betreuen (mehr als zehn) und die ihre Tätigkeit diversifiziert haben, also mehreren Tätigkeitsschwerpunkten nachgehen.

Abb. 16 Etablierung von Kooperationen in der deutschen Schifffahrtsindustrie

„Wir haben einzelne Geschäftsbereiche mit denen anderer Schifffahrtsunternehmen zusammengelegt“

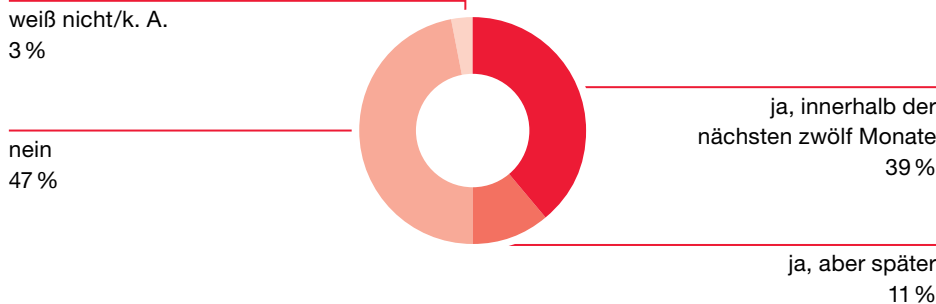


Von diesen 41 Reedereien, die bereits einzelne Geschäftsbereiche mit anderen Schifffahrtsunternehmen zusammengelegt haben, planen immerhin 26, noch weitere solcher Kooperationen einzugehen. Bei 23 dieser 26 Reedereien soll das sogar innerhalb der kommenden zwölf Monate geschehen.

Von den 57 Schifffahrtsunternehmen, die bisher noch keine Geschäftsbereiche mit anderen Reedereien zusammengelegt haben, planen immerhin auch 16, noch binnen Jahresfrist Kooperationen einzugehen. Weitere acht Unternehmen wollen auch Kooperationen eingehen, aber werden sich dafür etwas länger Zeit lassen.

Abb. 17 Planung von (weiteren) Kooperationen in der deutschen Schifffahrtsindustrie

„Wir planen, (weitere) einzelne Geschäftsbereiche mit denen anderer Schifffahrtsunternehmen zusammenzulegen“



Lediglich jedes dritte Schifffahrtsunternehmen ist bisher in keiner Kooperation und plant das auch nicht. Schon binnen Jahresfrist dürfte sich aber – glaubt man den Aussagen zu den Planungen der Reedereien – der Anteil von Unternehmen, die eine oder mehrere Kooperationen eingegangen sind, auf 57% erhöht haben. Gibt man etwas mehr Zeit dazu, sollte der Anteil sogar auf zwei Drittel der Unternehmen steigen (65%). Auf's Ganze gesehen wird also nur eine Minderheit von Unternehmen übrig bleiben, in denen keinerlei Kooperationen etabliert werden.

Vier von zehn Schifffahrtsunternehmen geben zudem an, dass sie planen, innerhalb der kommenden zwölf Monate Gesellschafter einer Plattform zu werden, auf der mehrere Reedereien gemeinsam Schiffe betreiben. Einzelne Unternehmen sind sogar schon Gesellschafter einer solchen Plattform geworden. Tendenziell planen die mitarbeiterstärkeren Schifffahrtsunternehmen mit größeren Flotten etwas häufiger als die kleineren Reedereien mit weniger Schiffen, einer Plattform beizutreten. Unternehmen, die im Schwerpunkt Containerschifffahrt betreiben, sind hier besonders engagiert.

3 Ausländische Kapitalgeber als Finanzierungsalternative

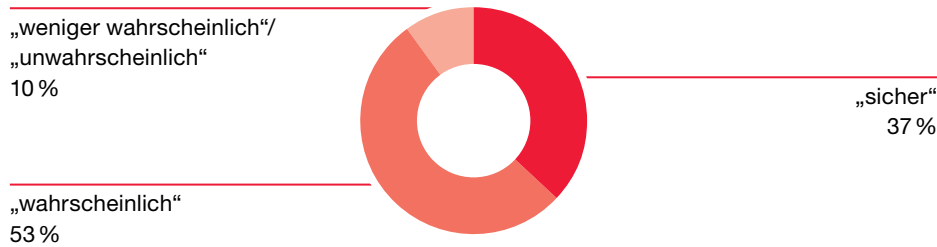
Da sich viele Schifffahrtsunternehmen bei der Schiffsfinanzierung durch deutsche Banken und herkömmliche Kreditgeber mit erhöhten Kosten, Anforderungen und Problemen konfrontiert sehen, ist es nicht verwunderlich, dass sie auch nach Alternativen Ausschau halten. So werden im Zusammenhang mit Schiffsneubauten, z. B. in Japan, Korea, China, Vietnam oder anderen Ländern, Finanzierungen inzwischen häufiger auch schon einmal durch dort ansässige Kreditgeber vorgenommen.

Immerhin drei von vier Schifffahrtsunternehmen (73 %) können sich vorstellen, ihre Finanzierungen künftig auch durch ausländische Kreditgeber, z. B. durch Werftbanken, abwickeln zu lassen. Und jede vierte Reederei hat bereits Erfahrungen mit dieser Finanzierungsform. Es handelt sich dabei überproportional häufig um mitarbeiter- und umsatzstärkere Reedereien, die mehrere Schiffe in ihrer Flotte unterhalten. Die Erfahrungen der betreffenden Unternehmen sind fast ausschließlich positiv ausgefallen. Die Mehrheit dieser Reedereien gibt zu Protokoll, dass die Kundenbetreuung gut funktionierte und/oder dass die Konditionen günstig waren. Vor allem aber gilt die Abwicklung als professionell: Immerhin vier von fünf Unternehmen, die mit einer ausländischen Werft oder Werftbank bezüglich einer Finanzierung zu tun hatten, haben diese positive Erfahrung gemacht.

Zwei von drei Reedereien, die bereits Gesellschafter einer Plattform sind bzw. das in den kommenden zwölf Monaten werden wollen, planen gleichzeitig auch für die kommenden zwölf Monate gemeinsame Projekte mit ausländischen Investoren. Insgesamt sind derartige Projekte in den kommenden Monaten bei 41 % der Schifffahrtsunternehmen vorgesehen. Reedereien, die über größere Flotten verfügen, planen häufiger solche gemeinsamen Projekte mit Investoren als die Unternehmen, die weniger Schiffe in ihrer Flotte betreuen.

Für 37 % aller befragten Unternehmen steht fest, dass der deutsche Finanzierungsstandort für die deutschen Reedereien mittelfristig zugunsten ausländischer Kapitalgeber an Bedeutung verlieren wird. Weitere 53 % halten den Bedeutungsverlust des deutschen Finanzierungsstandorts in den nächsten drei bis fünf Jahren immerhin für wahrscheinlich. Die Unternehmen, die ausschließlich in der Containerschifffahrt tätig sind, glauben sämtlich an den Bedeutungsschwund der deutschen Geldgeber für deutsche Schiffe. Lediglich noch jedes zehnte Schifffahrtsunternehmen geht davon aus, dass der deutsche Finanzierungsstandort zumindest mittelfristig für die deutschen Reedereien nicht an Bedeutung verliert.

Abb. 18 Mittelfristiger Bedeutungsverlust des deutschen Finanzierungsstandorts für die deutschen Reedereien zugunsten ausländischer Kapitalgeber



So glauben 88% aller befragten Reeder, dass die deutsche Schifffahrtsindustrie innerhalb der nächsten drei bis fünf Jahre in größerem Umfang von ausländischen Kapitalgebern finanziert sein wird. Diese Ansicht wird von den Führungskräften in den kleineren und umsatzschwächeren Reedereien etwas vehementer vertreten als von ihren Kollegen in den mitarbeiter- und umsatzstärkeren Schifffahrtsunternehmen.

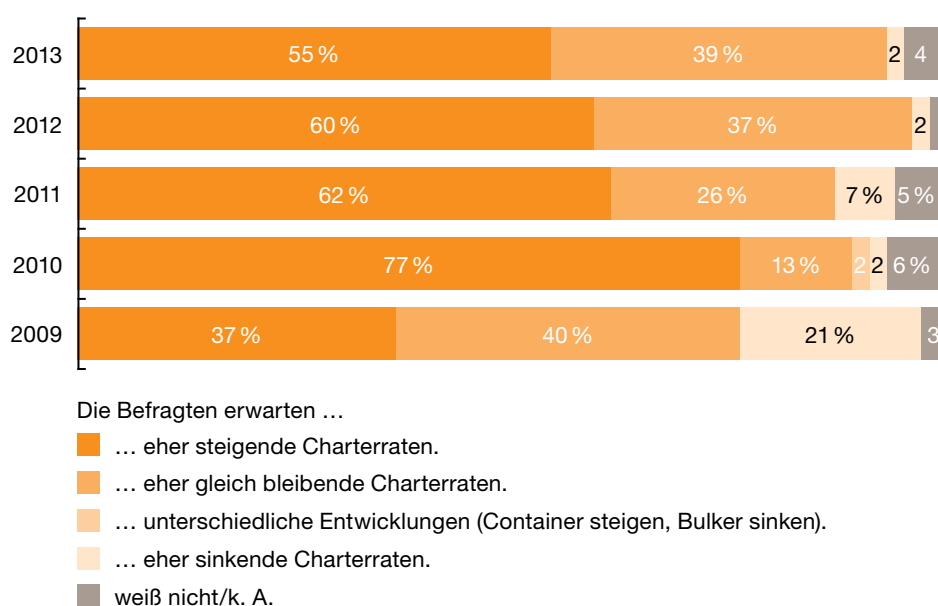
Zudem gehen 86% der Führungskräfte in den Reedereien auch davon aus, dass sich die Finanzierung der deutschen maritimen Wirtschaft langfristig von einer Objektfinanzierung hin zu einer Unternehmensfinanzierung wandeln wird. Auf diese Meinung trifft man in den mitarbeiterstärkeren Unternehmen häufiger als in den kleineren Reedereien.

D Einschätzungen zur Marktentwicklung

1 Stagnierende Erwartungen zur Erlössituation

Dass eine Stagnation in den kommenden zwölf Monaten von den deutschen Reedern inzwischen für ebenso wahrscheinlich gehalten wird wie ein Wachstum – und dies nach jahrelangen Konsolidierungsprozessen – ist bereits in Kapitel B3 dargestellt worden. Auch hinsichtlich der Erlössituation sind die Erwartungen inzwischen merklich abgekühlt, geht man deutlich häufiger als noch vor zwei oder drei Jahren von Stagnation aus. Die Erwartungen zu den Frachtraten indes bewegen sich nach wie vor noch auf einem mit den beiden Vorjahren vergleichbaren Niveau, auch wenn bei den letzten beiden Erhebungen etwas seltener als 2011 explizit mit Rückgängen gerechnet wird.

Abb. 19 Erwartete Entwicklung der allgemeinen Charterraten in den kommenden zwölf Monaten



Die Führungskräfte in den mitarbeiter- und umsatzstärkeren Reedereien erwarten tendenziell häufiger gleichbleibende Charterraten als ihre Kollegen in den kleineren Reedereien. Auch hinsichtlich der Frachtraten sind die umsatzstärkeren Reedereien mit mindestens 100 Mio. Euro Nettoumsatz tendenziell weniger optimistisch als die umsatzschwächeren Schifffahrtsunternehmen. Sie gehen häufiger von stagnierenden Erlösen in den nächsten zwölf Monaten aus. Das Gefälle zeigt sich auch nach der Mitarbeiterzahl. Diese Datenstruktur entspricht der Struktur der Daten aus der Vorjahreserhebung.

Abb. 20 Frachtratenprognosen



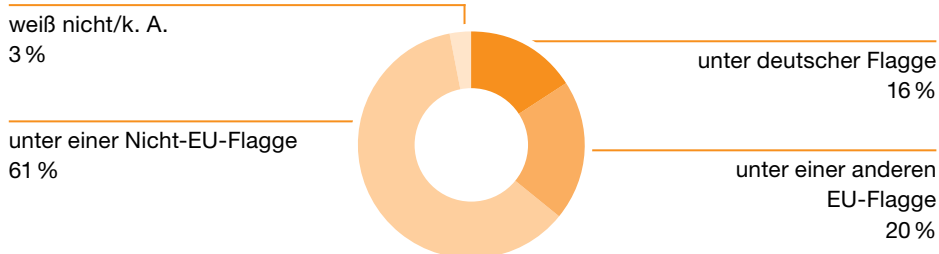
Wie im Vorjahr wird auch bei den Passagiererlösen tendenziell wieder von einer Stagnation ausgegangen. Von den befragten neun Reedereien, die Passagierschiffe, Kreuzfahrtschiffe oder Fähren betreiben, rechnen nur drei Unternehmen mit steigenden Passagiererlösen, vier Unternehmen erwarten Stagnation und zwei Reedereien gehen von rückläufigen Zahlen aus.

2 Kaum Rückflaggung von Schiffen in die deutsche Flagge

Vor dem Hintergrund der stagnierenden Wirtschaftssituation und der stagnierenden Erwartungen hinsichtlich der Erlöse und des weltweiten Marktumbaus ist ein nachhaltiger Kostensenkungsdruck in der deutschen maritimen Wirtschaft entstanden. So ist es nicht verwunderlich, dass viele Schifffahrtsunternehmen an allen möglichen Stellen nach Einsparpotenzialen suchen. Auch die Flagge, unter der die Schiffe fahren, hat Auswirkungen auf die Kostenstruktur. Und obwohl die Politik zahlreiche Versuche unternommen hat, die Schiffe deutscher Reedereien wieder zurück in die deutsche Flagge zu bringen, hat sich doch an der bedenkenswerten Datenlage des Vorjahres kaum etwas geändert: Auch heute erklären nur 16 % der deutschen Reedereien, dass sie den Großteil ihrer Schiffe unter deutscher Flagge fahren lassen.

Abb. 21 Flaggenführung

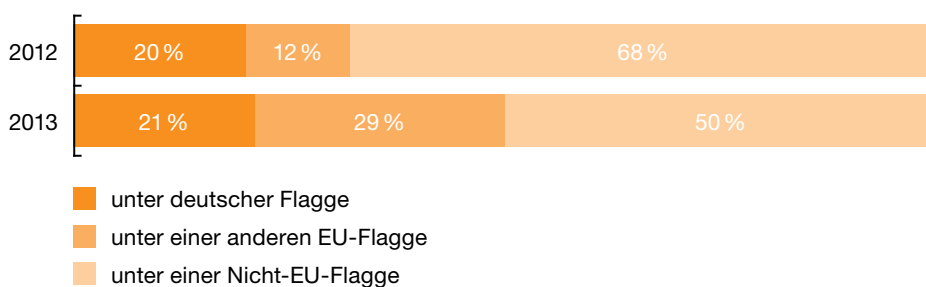
Unter welcher Flagge fahren die meisten Ihrer Schiffe?



Jede fünfte Reederei gab und gibt zu Protokoll, dass die Mehrzahl ihrer Schiffe unter einer anderen EU-Flagge als der deutschen fährt. Und nach wie vor lassen die meisten Reedereien (fast zwei von drei Firmen) das Gros ihrer Schiffe erklärtermaßen unter einer Nicht-EU-Flagge fahren. Die Datenlage heute ist beinahe exakt dieselbe wie im Vorjahr. Das ist bemerkenswert angesichts der politischen Diskussionen und Maßnahmen, um die Rückflaggung von Schiffen in die deutsche Flagge zu fördern.

Lediglich im Segment der umsatzstärkeren Schifffahrtsunternehmen hat es im letzten Jahr eine deutliche Bewegung gegeben. Zwar stagniert auch hier der Anteil der Unternehmen, die das Gros ihrer Schiffe unter deutscher Flagge fahren lassen, aber es hat in diesem Segment offenbar doch gehäuft Rückflaggungen in EU-Flaggen gegeben. Das passt damit zusammen, dass es im vergangenen Jahr vor allem die umsatzstärkeren Reedereien waren, die erklärten, eine Umflaggung von Schiffen ihrer Flotte zu einer europäischen Flagge zu planen (44%). Davon profitiert haben dann zwar nicht die deutsche, aber andere EU-Flaggen wie Malta, Zypern oder Gibraltar.

Abb. 22 Flagge, unter der die meisten Schiffe der umsatzstärkeren Unternehmen mit mindestens 100 Mio. € Jahresumsatz fahren Vergleich 2012 und 2013

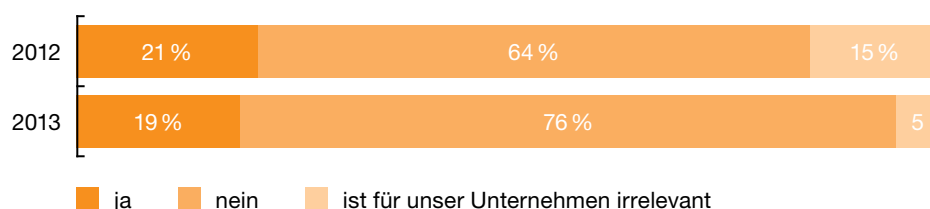


Auch heute erklären wieder die Reedereien mit größeren Flotten, höheren Mitarbeiterzahlen und vor allem höheren Umsätzen häufiger als die kleineren Firmen, dass sie planen, Schiffe ihrer Flotte in eine EU-Flagge umzuflaggen (46% vs. 32%). Doch speziell in die deutsche Flagge will kaum jemand seine Schiffe einflaggen: Gerade einmal sieben Unternehmen sehen das für eines oder mehrere Schiffe ihrer Flotte vor. Es handelt sich dabei ausschließlich um Reedereien mit mehr als 100 Mitarbeitern und diversifizierten Tätigkeitsschwerpunkten.

Eine Ausflaggung eines oder mehrerer Schiffe ihrer Flotte aus der deutschen Flagge planen immerhin 19 Unternehmen. Die umsatzstärkeren geben etwas häufiger solche Pläne an als die umsatzschwächeren Reedereien. Als Gründe für die Ausflaggung aus der deutschen Flagge waren 2012 von den Reedereien – gestützt – vor allem die hohen Kosten (insbesondere Personalkosten) und die strengen bürokratischen Vorschriften genannt worden. Der anhaltende Druck von Anlegern zu Kostensenkungsmaßnahmen wurde neben anderen Gründen ungestützt ebenfalls als Beweggrund genannt.

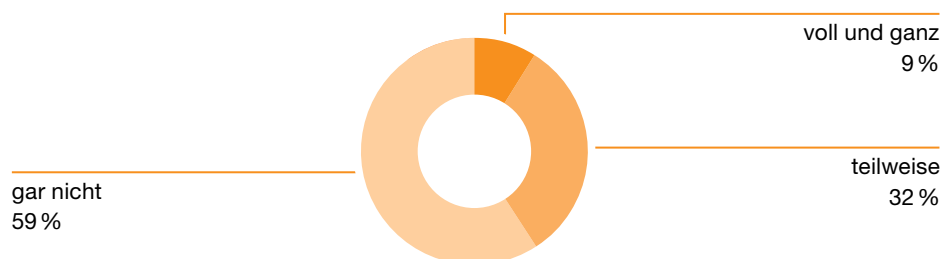
Die Planungen zur Ein- und Ausflaggung in die bzw. aus der deutschen Flagge entsprechen dem Niveau des Vorjahres. Auffällig ist aber, dass in diesem Jahr drei von vier Firmen keines ihrer Schiffe aus der deutschen Flagge ausflaggen wollen. Im vergangenen Jahr fiel dieser Anteil deutlich geringer aus, da es mehr kleine Reedereien gab, die ohnehin keine Schiffe unter deutscher Flagge betreuten.

Abb. 23 Planung, eines oder mehrere Schiffe der Flotte aus der deutschen Flagge auszuflaggen, Vergleich 2012 und 2013



Das könnte ein Indiz dafür sein, dass die Fördermaßnahmen der deutschen Bundesregierung, um den Anteil der Schiffe unter deutscher Flagge wieder zu erhöhen, vielleicht doch zu greifen beginnen. Die deutschen Reeder selbst stellen der Bundesregierung aber in diesem Zusammenhang ein sehr kritisches Zeugnis aus. Die Mehrheit der Entscheider hält die Maßnahmen der Bundesregierung, um den Anteil der Schiffe unter deutscher Flagge wieder zu erhöhen, nicht für geeignet. Besonders kritisch eingestellt sind diesbezüglich die Führungskräfte in den größten der befragten Schifffahrtsunternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern und mehr als 20 betreuten Schiffen in der Flotte.

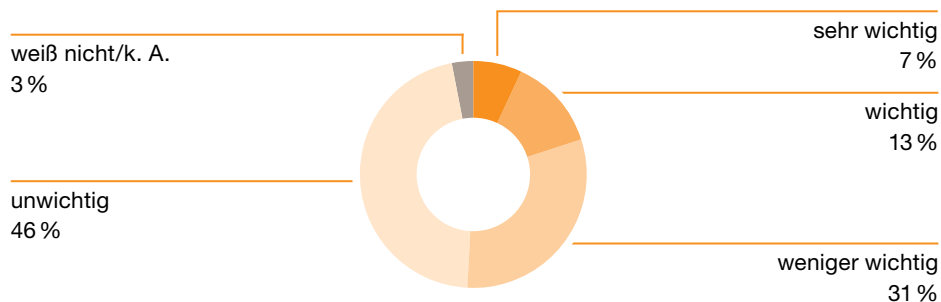
Abb. 24 Eignung der Maßnahmen der Bundesregierung, um den Anteil der Schiffe unter deutscher Flagge wieder zu erhöhen



Hingegen unterstützt die deutsche Schifffahrtsindustrie den Vorstoß einer Ausbildungsabgabe an eine private gemeinnützige Stiftung, damit die Ausbildung deutscher Nachwuchskräfte in der Seeschifffahrt gefördert werden kann. Denn die Schrumpfung der Industrie in Deutschland, die Schiffsverkäufe und die Ausflagung von Schiffen aus der deutschen Flagge haben den Effekt, dass für das nachwachsende Seefahrtspersonal weniger Ausbildungsplätze zur Verfügung stehen. Daher wurde beschlossen, dass alle Reedereien, die keine Ausbildungsplätze zur Verfügung stellen, eine Abgabe an eine private gemeinnützige Stiftung leisten müssen, um damit die Ausbildung deutscher Nachwuchskräfte zu fördern. Doch angesichts der schwierigen Wirtschaftssituation und der Schrumpfungsprozesse in der Industrie scheint für vier von fünf Reedern fraglich zu sein, ob diese Ausbildungsabgabe ihr Ziel erreichen wird. Die Befragung zeigt, dass diejenigen, die von einem Wachstum der Beschäftigung in den kommenden zwölf Monaten ausgehen, die Ausbildungsabgabe auch häufiger für erfolgversprechend halten als diejenigen, die für die Zukunft mit Stagnation rechnen.

Die erhöhten Kosten wegen des Ablösebetrages machen eine Ausflagung aus der deutschen Flagge unattraktiver als noch vor einem Jahr. Doch dass sich diese Abgabe auf die Planungen der Unternehmen zur Einflagung ihrer Schiffe in die deutsche Flagge oder zur Beibehaltung der deutschen Flagge stark auswirkt, erwartet der Großteil der Entscheider nicht. Nur jede fünfte Führungskraft glaubt, dass die erhöhten Kosten durch den Ablösebetrag eine wichtige oder gar sehr wichtige Rolle bei der Entscheidung der Reedereien für die deutsche Flagge spielen. Knapp jeder zweite hält diese Kosten für unwichtig bei der Entscheidung, ob ein Unternehmen seine Schiffe unter deutscher Flagge fahren lässt oder nicht.

Abb. 25 Bedeutung der erhöhten Kosten durch den Ablösebetrag bei der Entscheidung für die deutsche Flagge

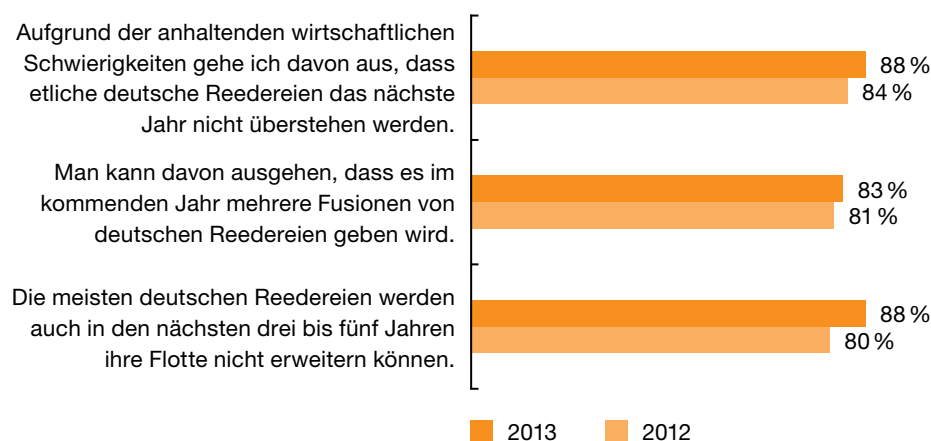


3 Marktbereinigungen, Schrumpfungs- und Konzentrationsprozesse in der deutschen maritimen Wirtschaft

Die Konsolidierung der deutschen Schifffahrtsbranche wird sich nach Einschätzung der Reeder auch in den kommenden Monaten fortsetzen. So glauben inzwischen jeweils neun von zehn Entscheidern, dass etliche deutsche Reedereien das Jahr nicht überstehen werden und dass an Flottenerweiterungen mittelfristig bei den meisten deutschen Reedereien nicht zu denken ist. Das (weitere) Schrumpfen des Marktes wird mit Konzentrations- und Fusionsprozessen einhergehen. Unverändert erwarten acht von zehn Führungskräften der maritimen Wirtschaft, dass es im kommenden Jahr zu (weiteren) Fusionen kommen wird.

Abb. 26 Aktuelle Einschätzungen zur Marktentwicklung

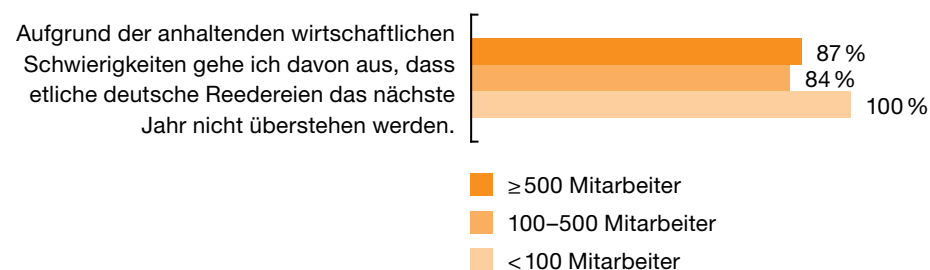
Anteile für „trifft zu“



Der Pessimismus hinsichtlich anstehender Insolvenzen und Liquidationen scheint in den umsatzschwächeren Reedereien verbreiteter zu sein als in den umsatzstärkeren Schifffahrtsunternehmen (89 % vs. 79 %). In den Reedereien mit weniger als 100 Mitarbeitern gehen alle befragten Führungskräfte von weiteren Marktbereinigungen aus.

Abb. 27 Einschätzung zur Marktentwicklung nach Mitarbeitern

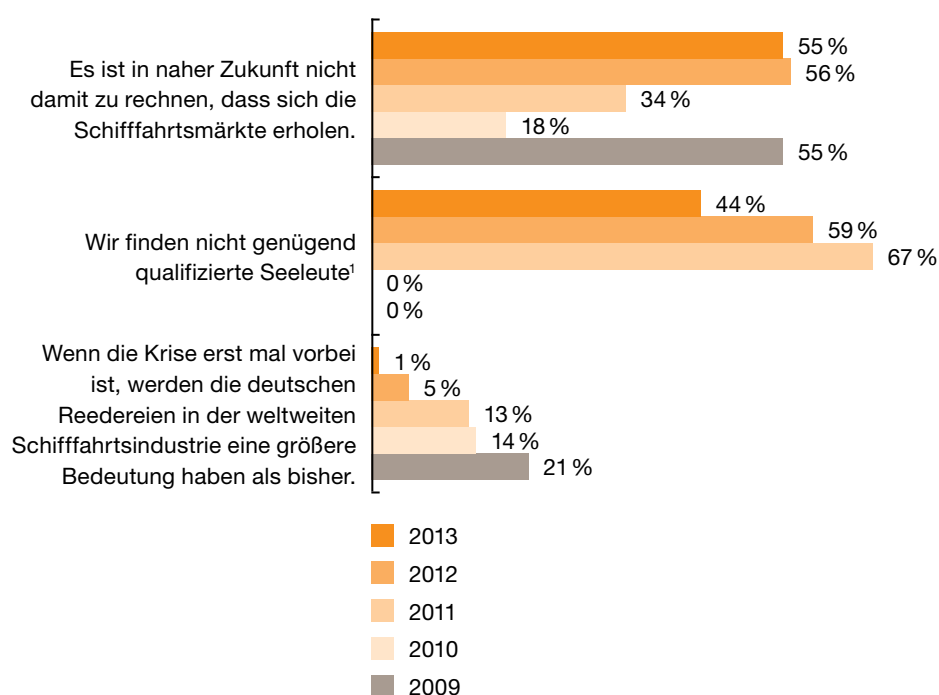
Anteile für „trifft zu“, nach Anzahl der Mitarbeiter



Eine Erholung der weltweiten Schifffahrtsmärkte wird heute gerade einmal für ebenso wahrscheinlich gehalten wie vor einem Jahr: Nur etwa jeder zweite Entscheider glaubt daran, dass es konjunkturell wieder bergauf gehen könnte. Auch hier stagniert also das Erwartungsniveau. Heute, da man eher von stagnierender Beschäftigung ausgeht, wird auch der Nachwuchsmangel weniger stark thematisiert als noch vor einem oder gar vor zwei Jahren. 2011 hatten noch zwei von drei Führungskräften aus der deutschen maritimen Wirtschaft zu Protokoll gegeben, dass sie nicht genügend qualifizierte Seeleute für ihr Unternehmen finden. Das ging einher mit deutlich höheren Wachstumserwartungen als heute. Der Trend, dass die umsatzschwächeren Reedereien von Rekrutierungsproblemen häufiger betroffen sind als die umsatzstärkeren Firmen, hat sich aber bestätigt (46% vs. 29%).

Abb. 28 Einschätzungen zur Marktentwicklung

Anteile für „trifft zu“



¹ Diese Information wurde 2011 erstmals erhoben.

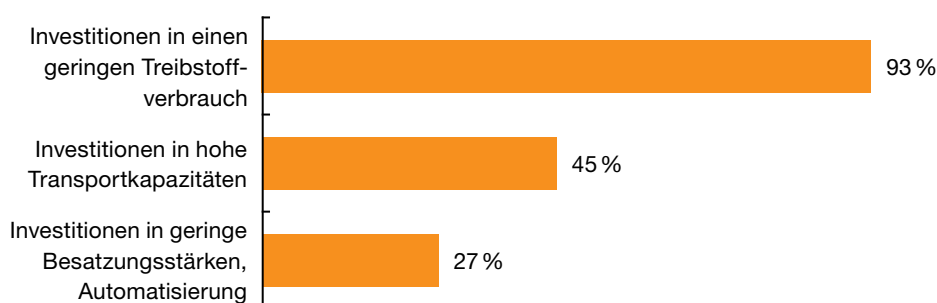
Auch wenn die Wirtschafts- und Finanzkrise die maritime Wirtschaft stark in Mitleidenschaft gezogen hatte und 2009 nur eine Minderheit mit einer schnellen Markterholung rechnete, so war doch der langfristig-strategische Blick in die Zukunft der Märkte damals noch ein vergleichsweise positiver. Immerhin noch jeder fünfte Entscheider erwartete vor vier Jahren, dass die deutschen Reedereien in der weltweiten Schifffahrtsindustrie nach der Krise eine größere Bedeutung als zuvor erlangen könnten. Daran glaubt heute praktisch niemand mehr.

4 Energieeffizienz als Schlüssel zum Erfolg

Angesichts des wachsenden Kostendrucks und steigender Ölpreise haben Investitionen in die Energieeffizienz stark an Bedeutung gewonnen. Wenn Reedereien heutzutage den Neubau von Schiffen beauftragen, sehen sie Investitionen in einen geringen Treibstoffverbrauch als den wichtigsten Erfolgsfaktor an, um mit den neuen Schiffen für die Zukunft wirtschaftlich gut aufgestellt zu sein. Investitionen in diesen Bereich der Energieeffizienz werden wesentlich häufiger als wichtiger Erfolgsfaktor betrachtet als Investitionen in hohe Transportkapazitäten oder in die Automatisierung, um Besatzungsstärken zu reduzieren.

Abb. 29 Schiffsneubauten: Wichtigkeit von Investitionszielen, um mit dem neuen Schiff für die Zukunft wirtschaftlich gut aufgestellt zu sein

Anteile für sehr/eher wichtig, Wertpunkte 1 und 2 auf einer 5er Skala



Hierzu passt auch der Befund, dass 13 der 18 Unternehmen, die in den kommenden zwölf Monaten Verschrottungen von Schiffen planen, als hauptsächlichen Grund dafür den hohen Treibstoffverbrauch dieser Schiffe und zu hohe Aufwände für entsprechende Umbauten angeben (vgl. dazu auch B2).

Die Führungskräfte in den größeren Unternehmen mit mindestens 100 Mitarbeitern bewerten Investitionen in einen geringen Treibstoffverbrauch bei Schiffsneubauten wichtiger, als das ihre Kollegen in den kleineren Reedereien tun. Über die Wichtigkeit der beiden anderen Investitionsziele besteht hingegen über die Unternehmensgrößenklassen hinweg Einigkeit. Auch hier bildet sich wieder ab, dass die Sensibilisierung für das Thema Energieeffizienz in den mitarbeiterstärkeren Unternehmen weiter fortgeschritten ist als in den kleineren Reedereien mit weniger als 100 Mitarbeitern.

Abb. 30 Investitionen in einen geringen Treibstoffverbrauch bei Schiffsneubauten

Anteile für sehr/eher wichtig für die künftige Wirtschaftlichkeit, Wertpunkte 1 und 2 auf einer 5er Skala, nach Anzahl der Mitarbeiter



Die hohen Treibstoffpreise der letzten Jahre haben das Thema Energieeffizienz allerdings in Unternehmen aller Größenklassen in den Vordergrund rücken lassen. So hatten vor einigen Jahren nur etwa drei von vier Reedereien die Reduzierung des Treibstoffverbrauchs auf der Agenda. Heute geben schon fast alle Unternehmen an, dass sie gezielt Maßnahmen ergriffen haben, um den Treibstoffverbrauch zu verringern.

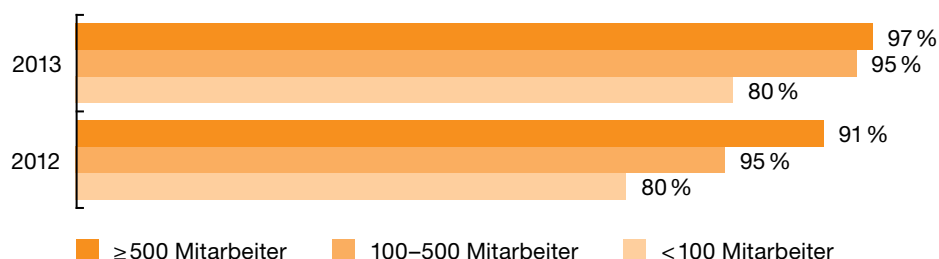
Abb. 31 „Wir haben gezielte Maßnahmen zur Reduzierung des Treibstoffverbrauchs ergriffen“ (Aufgliederung nach Umsatz)

Anteile für „trifft zu“, nach Vorjahresnettoumsatz



Abb. 32 „Wir haben gezielte Maßnahmen zur Reduzierung des Treibstoffverbrauchs ergriffen“ (Aufgliederung nach Mitarbeiteranzahl)

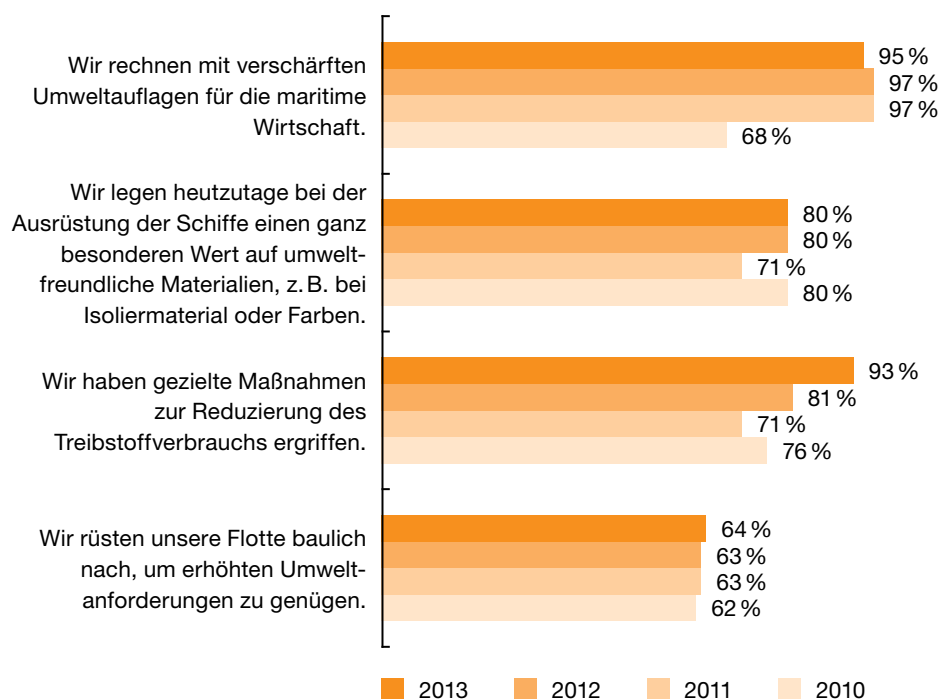
Anteile für „trifft zu“, nach Anzahl der Mitarbeiter



Seit 2011 geht nahezu jeder Reeder davon aus, dass es in naher Zukunft verschärfte Umweltauflagen für die maritime Wirtschaft geben wird, hier sind kaum noch Steigerungen möglich („Ceiling-Effekt“). Die große Mehrheit der Unternehmen erklärt, bei der Ausrüstung der Schiffe besonderen Wert auf umweltfreundliche Materialien zu legen, und schon seit einigen Jahren geben fast zwei von drei Reedereien an, ihre Schiffe baulich nachzurüsten, um verstärkten Umweltauflagen zu genügen.

Abb. 33 Einschätzungen zur Marktentwicklung hinsichtlich Umweltauflagen

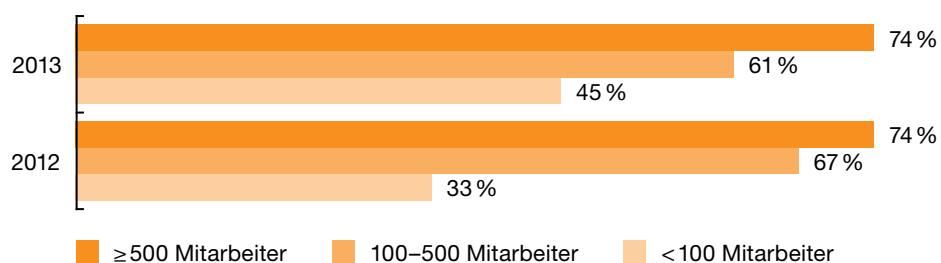
Anteil für „trifft zu“



Doch jenseits dieser normativen Ebene zeigte sich, dass die konkreten Maßnahmen, um tatsächlich zielgerichtet Treibstoff zu reduzieren oder um die Flotte umweltgerecht baulich nachzurüsten, bis dato häufiger in den mitarbeiter- und umsatzstärkeren Schifffahrtsunternehmen getroffen worden waren als in den kleineren Reedereien. Schon vor einem Jahr hatte sich angedeutet, dass es je nach Unternehmensgröße unterschiedliche Umsetzungstempi geben würde. An diesem Befund hat sich bislang auch nichts geändert: Den umsatz- und mitarbeiterstärksten der Schifffahrtsunternehmen kommt in puncto Energieeffizienz eher die Schrittmacherfunktion zu als den kleineren Reedereien.

Abb. 34 „Wir rüsten unsere Flotte baulich nach, um erhöhten Umweltanforderungen zu genügen“

Anteile für „trifft zu“, nach Anzahl der Mitarbeiter



Doch dass die Umsetzung von Maßnahmen für eine höhere Energieeffizienz nicht nur der Umwelt dient, sondern Einsparpotenziale birgt, erkennen offenbar nicht nur die größeren Unternehmen in noch höherem Maße als bisher und reagieren entsprechend. Auch die kleineren ziehen nun vermehrt Konsequenzen, denn Umwelttechnologien sind in Zeiten steigender Energiepreise sozusagen gleichzeitig auch Technologien zur eigenen Zukunftssicherung.

E Vorgehensweise und Stichprobenbeschreibung

1 Vorgehensweise

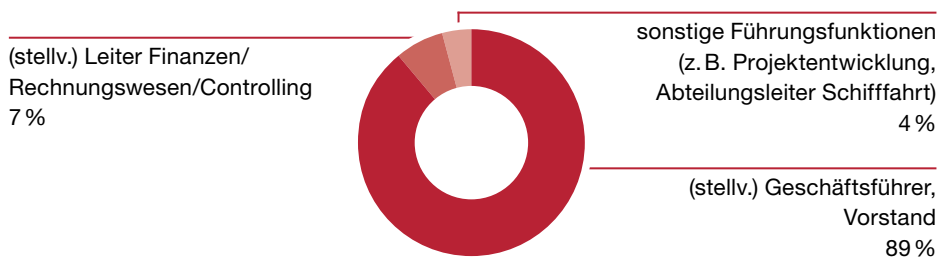
Seit 2009 werden – zu teilweise unterschiedlichen Themenschwerpunkten – jährlich Führungskräfte in deutschen Reedereien befragt. Die telefonische Befragung von Geschäftsführern, Vorständen und deren Stellvertretern in deutschen Transport- und Schifffahrtsunternehmen im Bereich der Seeschifffahrt schreibt Ergebnisse aus den Vorjahresbefragungen fort und sollte wieder ein aktuelles Stimmungsbild zur aktuellen wirtschaftlichen Lage und zur Entwicklung der Märkte (z. B. Umflaggung von deutschen Schiffen, Umstrukturierungen) erheben. In diesem Jahr stellen die Themen Energieeffizienz sowie Finanzierungstrends in der deutschen Schifffahrtsindustrie neue eigene Themenschwerpunkte dar.

Die 100 CATI-Interviews wurden im April und Mai 2013 von einem unabhängigen Marktforschungsinstitut (teleResearch Mannheim) durchgeführt, das den Datenschutz garantiert und die Anonymität der Befragten sicherstellt. Für die Konzeption, Durchsteuerung und Auswertung des Projekts war denkstelle hamburg verantwortlich. Die Adressen der zu befragenden Reedereien wurden dem Feldinstitut vom Auftraggeber zur Verfügung gestellt. Die Reedereien wurden in der Regel vorab von PwC angeschrieben. Auf Basis der insgesamt 225 zur Verfügung stehenden Unternehmensadressen konnten im Feldzeitraum netto 100 vollständige Interviews realisiert werden. Die Gespräche dauerten im Durchschnitt etwas länger als fünfzehn Minuten. Das Projekt wurde methodengleich zu den Reedereibefragungen 2009, 2010, 2011 und 2012 angelegt.

2 Wer wurde befragt?

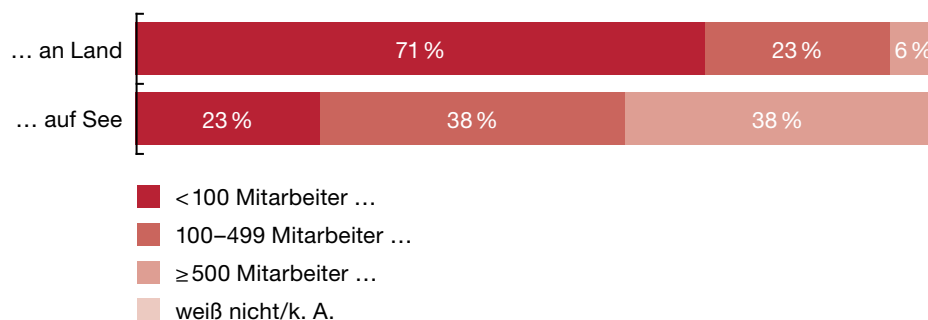
Neun von zehn Befragten gehören der ersten Führungsebene ihres Unternehmens an. In den anderen Fällen wurden die Interviewer im Vorzimmer der Unternehmensleitung auf einen anderen zum Thema aussagefähigen Gesprächspartner verwiesen, in der Regel auf den Leiter Rechnungswesen oder eine andere Führungsfunktion.

Abb. 35 Befragte Zielpersonen in den Unternehmen



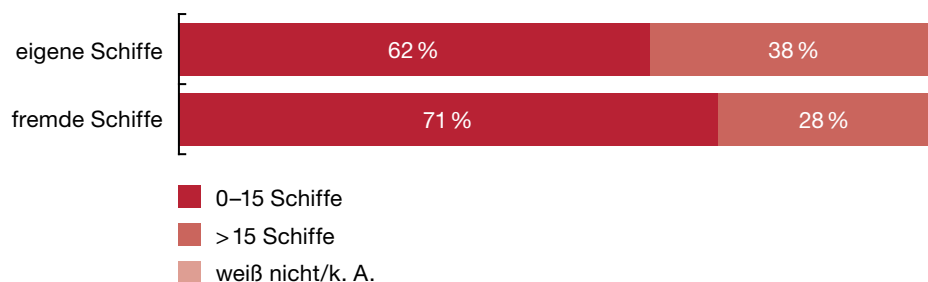
Die befragten Unternehmen beschäftigen durchschnittlich 211 Mitarbeiter an Land und 812 Mitarbeiter auf See.

Abb. 36 Anzahl der beschäftigten Mitarbeiter des Unternehmens an Land und auf See



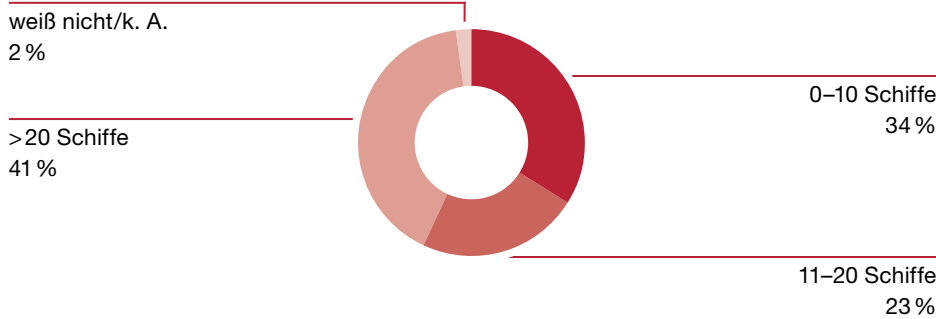
Sie betreuen insgesamt durchschnittlich 17,9 Schiffe im Eigentum und 24,1 Schiffe für Fremde.

Abb. 37 Anzahl der beschäftigten Schiffe in Eigentum oder für Fremde



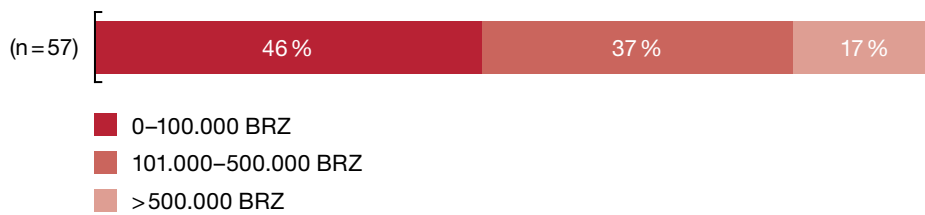
34 Reedereien unterhalten insgesamt weniger als zehn eigene oder/und fremde Schiffe, 23 Reedereien unterhalten zwischen elf und 20 eigenen bzw. fremden Schiffen und 41 Reedereien haben mehr als 20 eigene und/oder fremde Schiffe in ihrer Flotte.

Abb. 38 Anzahl der betreuten fremden und eigenen Schiffe in der Flotte der befragten Reedereien



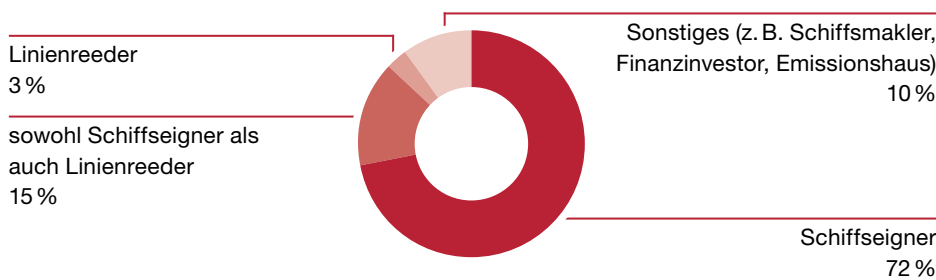
(Zur Tonnage haben 43 Personen keine Angabe in BRZ gemacht, da das Maß für sie nicht üblich ist.)

Abb. 39 Tonnage in BRZ



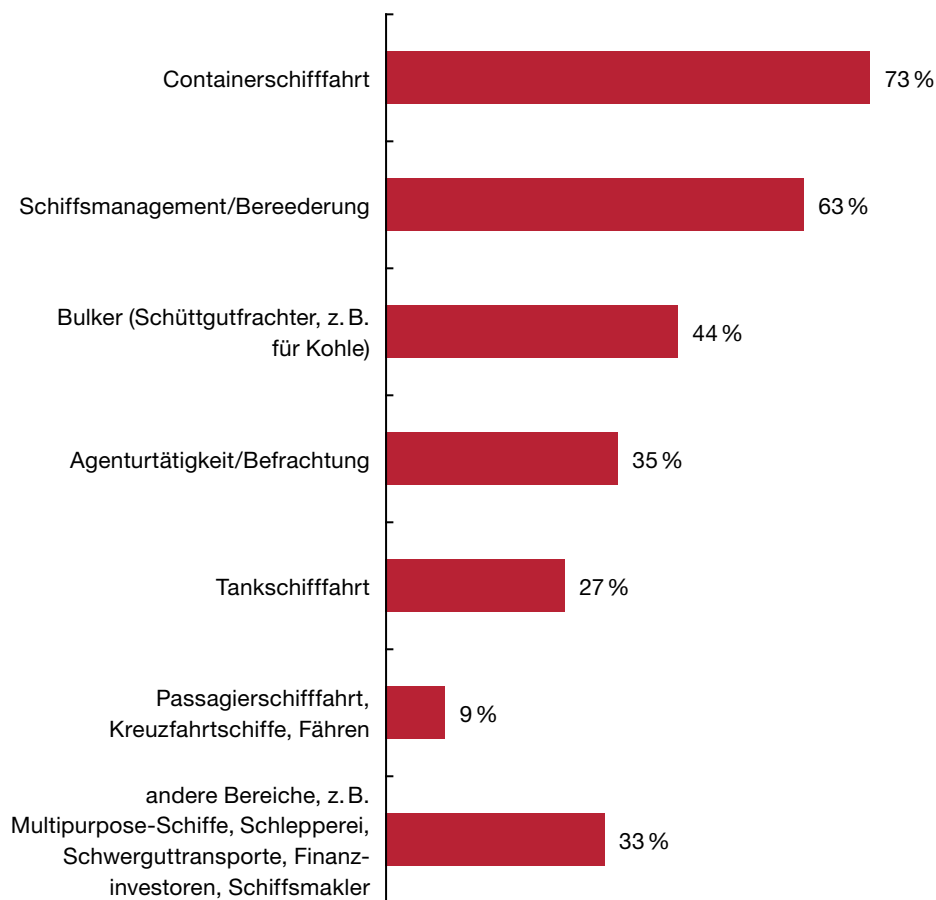
Die überwiegende Mehrheit der befragten Unternehmen sind Schiffseigner (87 Prozent). Nur knapp jedes fünfte Unternehmen ist (auch) eine Linienreederei. Sonstige befragte Unternehmen waren Finanzinvestoren, im Vermittlungsgeschäft tätige Schiffsmakler, Schiffsmanager sowie ein Kreuzfahrtunternehmen und ein Emissionshaus.

Abb. 40 Befragte Schifffahrtsunternehmen



Die beiden am häufigsten vertretenen Tätigkeitsbereiche sind die internationale Containerschifffahrt und das Schiffsmanagement/Bereederung. Ebenfalls eine wichtige Rolle spielen die Bulker. Nur neun Prozent arbeiten im Bereich der Passagierschifffahrt. Unter „andere Bereiche“ sind folgende Tätigkeitsfelder zusammengefasst: Multipurpose-Schiffe (9), Schlepp- und Schwergutschifffahrt (7), Finanzinvestoren (4), Küstenschifffahrt und Inselversorgungsverkehr (4), Schiffsmakler (3), technische Dienstleistungen/Maintenance (3), Bauaufsicht (2), Crewing (2) sowie Autoschifffahrt, Kühlcontainer, Linien- und Projektschifffahrt, Stückgutfracht, Pontons und Schiffsbau.

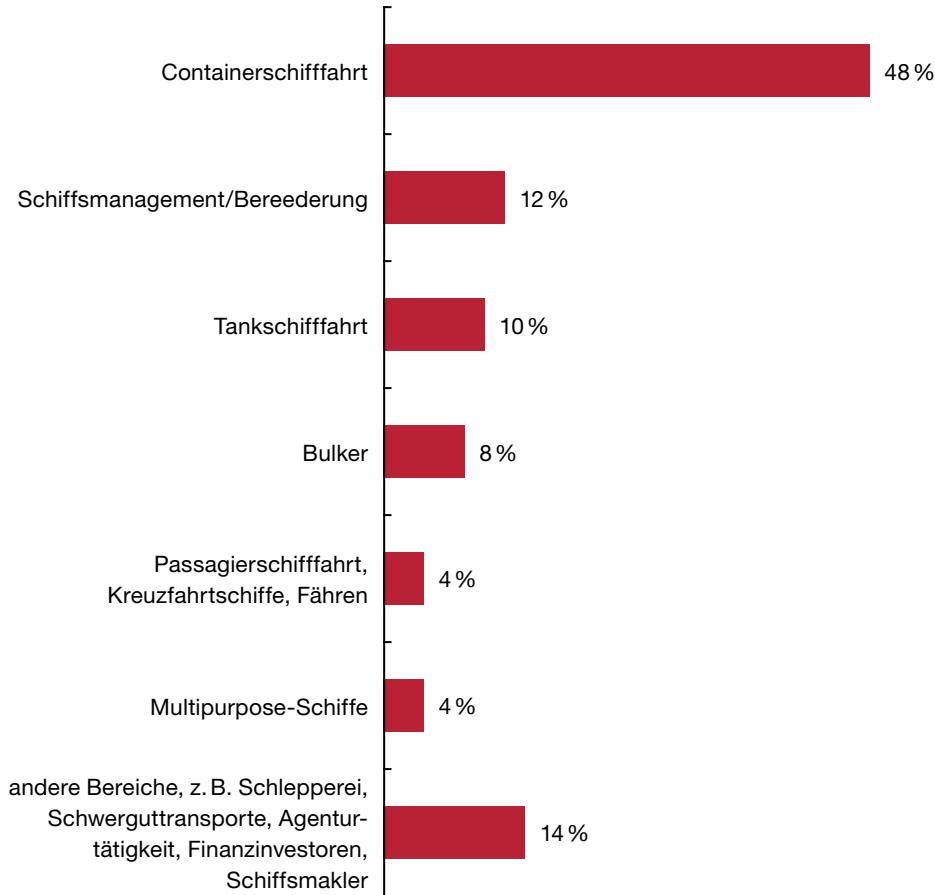
Abb. 41 Tätigkeitsbereiche



Der Tätigkeitsschwerpunkt der befragten Unternehmen liegt wieder ganz klar im Bereich der Containerschifffahrt.

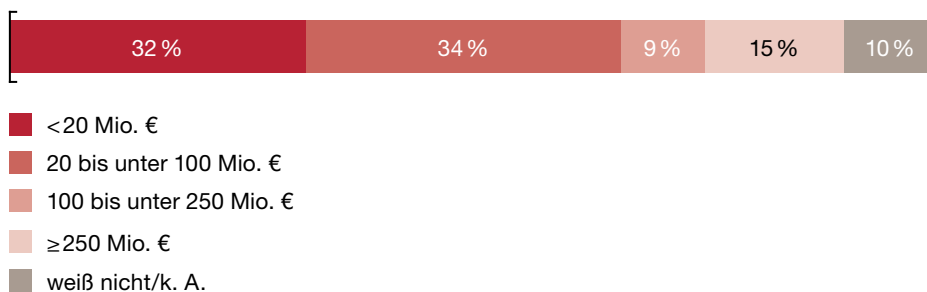
Abb. 42 Tätigkeitsschwerpunkt der Unternehmen

nur eine Nennung



Wie im Vorjahr erwirtschaftete jedes vierte befragte Unternehmen in seiner Unternehmensgruppe einen Nettoumsatz von mindestens 100 Mio. Euro.

Abb. 43 Vorjahresumsatz der Unternehmensgruppe (S9)



Ihr Ansprechpartner

Claus Brandt

New-York-Ring 13
22297 Hamburg
Tel.: +49 40 6378-1607
claus.brandt@de.pwc.com

Über uns

Unsere Mandanten stehen tagtäglich vor vielfältigen Aufgaben, möchten neue Ideen umsetzen und suchen Rat. Sie erwarten, dass wir sie ganzheitlich betreuen und praxisorientierte Lösungen mit größtmöglichem Nutzen entwickeln. Deshalb setzen wir für jeden Mandanten, ob Global Player, Familienunternehmen oder kommunaler Träger, unser gesamtes Potenzial ein: Erfahrung, Branchenkenntnis, Fachwissen, Qualitätsanspruch, Innovationskraft und die Ressourcen unseres Expertennetzwerks in 158 Ländern. Besonders wichtig ist uns die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit unseren Mandanten, denn je besser wir sie kennen und verstehen, umso gezielter können wir sie unterstützen.

PwC. 9.300 engagierte Menschen an 28 Standorten. 1,49 Mrd. Euro Gesamtleistung. Führende Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft in Deutschland.

