



**Verband  
Deutscher  
Reeder**

**ANSCHRIFT**  
Burchardstr. 24  
D-20095 Hamburg

**TELEFON**  
+49.40.35097-0

**WWW**  
[reederverband.de](http://reederverband.de)

## **Deutschland ist Schifffahrtsland – und soll es auch bleiben**

Deutschland ist eine der wichtigsten Schifffahrtsnationen der Welt. Wir sind ein starker und wettbewerbsfähiger Schifffahrtsstandort. Mit über 700 Containerschiffen bereedern wir die zweitgrößte Containerschiffsflotte und die sechstgrößte Handelsflotte der Welt.

Die vergangenen zwei Jahre haben uns alle gelehrt, wir sind angewiesen auf diese eigene Schifffahrt. Über 90 % der weltweit gehandelten Güter werden über die Wasserwege transportiert. Allein Deutschland wickelt 60 % seiner Im- und Exporte mit Drittländern über den Seeweg ab. Die Bedeutung der weltweiten Schifffahrt ist dementsprechend für die globalisierte Welt und für Deutschland enorm – unter anderem bei der Beschaffung von Rohstoffen, Energie und Wirtschaftsgütern.

Die deutsche Handelsflotte hat dabei eine bemerkenswerte Besonderheit, sie ist echter Mittelstand. 80 % der in Deutschland ansässigen Reedereien haben immer noch 10 oder weniger Schiffe im Eigentum. Es war gerade dieser Mittelstand, den die vergangene, rund zwölf Jahre währende schwerste Krise in der Schifffahrt besonders hart getroffen hatte. Der Standort Deutschland hat als Folge einen enormen Aderlass mit einer Halbierung seiner Handelsflotte erlebt. Es ist gerade deshalb mehr als erfreulich, dass in den vergangenen anderthalb Jahren wieder Stabilität in die Schifffahrtsmärkte zurückgekehrt ist.

Aber schon in diesem Jahr hat eine Diskussion über die Höhe der Gewinne in der Seeschifffahrt begonnen und die Tonnagebesteuerung am Standort wird kritisch hinterfragt. Statt alles daran zu setzen, die eigene Schifffahrt langfristig zu stabilisieren, wird diskutiert, dem Schifffahrtsstandort die Grundlage seiner Wettbewerbsfähigkeit zu entziehen. Der VDR vertritt hierzu eine klare Haltung: Deutschland ist Schifffahrtsland und braucht eine starke eigene Schifffahrt. Wollen wir diese erhalten, dann müssen die steuerlichen Rahmenbedingungen in Deutschland den Rahmenbedingungen zumindest in konkurrierenden europäischen Schifffahrtsstandorten entsprechen – vom außereuropäischen Ausland ganz zu schweigen.

Die deutsche Seeschifffahrt ist zudem ein diverser Industriezweig mit noch immer mehreren hundert mittelständischen Reedereien, die in einem äußerst harten internationalen Wettbewerb stehen. Eben dieser maritime Mittelstand bereitet sich gerade auf eine der größten Herausforderungen und Investitionsnotwendigkeiten seiner Geschichte vor: Die Transformation der Schifffahrt zu einem klimaneutralen Verkehrsträger innerhalb der kommenden dreißig Jahre. Wenn wir wollen, dass unsere deutsche Schifffahrt dieses Ziel erreichen kann, dann muss ein stabiler und verlässlicher Steuerrahmen in Deutschland gewährleistet sein, der den üblichen europäischen Vorgaben entspricht und die notwendige Verlässlichkeit für langfristige Investitionen in neue Schiffe und Technologie bietet.

Es ist deshalb der gänzlich falsche Zeitpunkt, um über eine Anpassung oder gar eine Abschaffung der bestehenden Tonnagebesteuerung in Deutschland zu diskutieren, und damit noch mehr Unsicherheit in ein ohnehin inzwischen schon wieder recht angespanntes Marktumfeld mit erheblich reduzierten Fracht- und Charraten zu streuen.

**Dr. Gaby Bornheim**  
Präsidentin

**Dr. Martin Kröger**  
Hauptgeschäftsführer

## **Warum der maritime Standort Deutschland die Tonnagebesteuerung braucht?**

### **Vermeidung von Steuerwettbewerb**

Die Gewinnermittlung nach Tonnage für Schiffe im Rahmen der Einkommenssteuer ist ein international und europäisch anerkannter Standard und dient dem Ausgleich der Wettbewerbsbedingungen zwischen Schifffahrtsstandorten weltweit und in der EU. Das ist der Sinn und Vorteil der Tonnagebesteuerung. Die Tonnagebesteuerung ist ein Instrument zur Vermeidung von Steuerwettbewerb insbesondere zwischen Standorten in der EU. Sie dient der Sicherung eines Level-playing-fields, auch mit Drittstaaten, und zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen und europäischen Handelsflotte. In Zeiten von Verlusten führt sie bei Unternehmen zu im Vergleich zur Regelbesteuerung höheren Steuerlasten, in Zeiten höherer Gewinne zu vergleichsweise niedrigen.

### **Wettbewerbsfähigkeit sichert Deutschlands maritime Souveränität**

Deutschland benötigt eine starke eigene Handelsflotte, um Rohstoffe, Energie und Handelsgüter im- und exportieren zu können. Eine eigene Handelsflotte sichert Deutschlands maritime Souveränität. Wie schnell ein Schifffahrtsstandort ohne den Rahmen der Tonnagebesteuerung derogieren kann, zeigt sich am Beispiel Schwedens. Dort wurde lange von der Einführung einer Tonnagebesteuerung abgesehen, obwohl alle übrigen EU-Staaten diesen Standard längst eingeführt hatten. Die Folge: Die schwedische international tätige Handelsflotte schrumpfte bis 2017 um 65 % auf nur noch 89 Schiffe.

### **Märkte normalisieren sich, Rekordraten waren Sondereffekte**

Im Containerverkehr sehen wir über das gesamte Jahr und speziell seit Mitte 2022 ein erhebliches Nachgeben der Fracht- und inzwischen auch der Charraten. Die Frachtraten im Spot-Markt haben im Vergleich zu den sehr hohen Raten im Vorjahr seit Beginn 2022 gemäß SCFI-Index um über 67 % nachgegeben. Die Spotraten sind damit wieder auf ein normalisiertes Niveau zurückgekehrt. Der kräftige Aufschwung auf den Märkten der vergangenen anderthalb Jahre war ein einmaliger Sondereffekt und ist inzwischen beendet. Eine Vielzahl von Schifffahrtsunternehmen rechnet für die nähere Zukunft mit weiter sinkenden Fracht- und Charraten.

### **Ausblick: Eine Modernisierung der Handelsflotte ist nur profitablen Unternehmen möglich**

Nach zwölf Jahren schwerer Krise ist die Schifffahrt nun endlich wieder profitabel. Ein Glück, denn in den Krisenjahren kam die Schifffahrt in Deutschland an den Rand ihrer wirtschaftlichen Existenz. Die Reedereien können nun wieder Gewinne reinvestieren, in den Aufbau modernerer Flotten und die Dekarbonisierung der Schiffe. Die Investitionsnotwendigkeiten und -höhen hierfür sind beträchtlich, insbesondere für den seit knappen zwei Jahren erst wieder profitabel am Markt agierenden Mittelstand der deutschen Seeschifffahrt. Die Kosten der Dekarbonisierung für die Schifffahrt werden auf bis zu 14 Mrd. US-Dollar geschätzt.

80 % der in Deutschland ansässigen Reedereien haben 10 oder weniger Schiffe im Eigentum und sind damit nicht vergleichbar mit den großen Linienreedereien dieser Welt. Das Durchschnittsalter der mittelständischen deutschen Handelsflotte liegt derzeit bei etwa 15 Jahren. Ein Handelsschiff hat in der Regel ein ökonomisches Leben von 25 bis 30 Jahren. Spätestens in 10 bis 15 Jahren wird somit ein Großteil der deutschen Reedereien in neue Schiffe investieren müssen. Wenn wir wollen, dass unsere Schifffahrt dieses Ziel erreicht, dann muss ein stabiler und verlässlicher Steuerrahmen in Deutschland gewährleistet sein, der dem üblichen europäischen Rahmen entspricht und die notwendige Verlässlichkeit für langfristige Investitionen in neue Schiffe und Technologie bietet.

## FAQs

### **Die aktuelle Lage auf den Schifffahrtsmärkten und die Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandortes Deutschland**

#### **1. Was sind die Grundlagen für die Besteuerung der Seeschifffahrt und warum wurde in Europa und Deutschland eine Tonnagegewinnermittlung als Methode der Besteuerung der Seeschifffahrt eingeführt?**

Die Tonnagebesteuerung ist eine Methode zur pauschalen Gewinnermittlung für Seeschiffe im internationalen Verkehr im Rahmen der Einkommensteuer. Es handelt sich dabei um einen weltweit in den meisten Schifffahrtsnationen eingeführten, und auch von der OECD und der EU anerkannten einheitlichen Steuer- bzw. Gewinnermittlungsrahmen für die Seeschifffahrt, die ihre Transportleistungen überwiegend außerhalb nationaler Jurisdiktionen erbringt. Den Grundstein und Rahmen für die Tonnagebesteuerung in der EU legen die europäischen Seeverkehrsleitlinien der Europäischen Kommission, ergänzt durch den jeweiligen nationalen Steuerrahmen für den Seeverkehr.

Der Wettbewerbsdruck auf die deutsche Seeschifffahrt seitens vieler Schifffahrtsnationen und maritimer Standorte aus aller Welt steigt mit der fortschreitenden Globalisierung stetig, vor allem durch rapide wachsende neue Seeverkehrszentren wie Dubai, Hongkong und Singapur und die maritimen Kapitalzentren New York und Shanghai. Diese Tendenz ist allerdings nicht nur auf außereuropäische Drittstaaten begrenzt, auch mit Deutschland konkurrierende Nationen im europäischen Wirtschaftsraum verstärken zunehmend ihre Aktivitäten zur Steigerung der eigenen Wettbewerbsfähigkeit als Schifffahrtsstandort: so etwa Dänemark durch seinen „Plan for growth in the Danish Maritime Sector“, Norwegen durch eine umfassende Modernisierung der steuerlichen Rahmenbedingungen für die Seeschifffahrt, mit Oslo als bedeutendem Kapitalzentrum mit Erleichterungen für den Zugang zu Kapital für dort ansässige Schifffahrtsunternehmen, Schweden durch die Einführung eines neuen Tonnagesteuer-Regimes und die Niederlande unter anderem durch eine Optimierung der dortigen Rahmenbedingungen zur Ansiedlung ausländischer Investoren in der Schifffahrt.

Auch das Vereinigte Königreich versucht nach seinem Austritt aus der Europäischen Union durch eine Flexibilisierung von Rechtsvorschriften im Bereich der Tonnagesteuer und eine niedrigere Unternehmensbesteuerung besonders attraktive Rahmenbedingungen zur Ansiedlung von Schifffahrtsunternehmen zu schaffen und tritt in verschärfte Konkurrenz mit Standorten in der EU. Es strebt an, sich als „Drittstaat in Europa“ zu positionieren, wie in einer maritimen Strategie „Maritime 2050“ der englischen Regierung festgelegt.

Ziele der Tonnagebesteuerung im deutschen Kontext sind deshalb maßgeblich die Verbesserung und der Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Reedereien und die Sicherung des maritimen Standortes Deutschland in einem von scharfem Wettbewerb geprägten globalen Marktumfeld. Die Tonnagebesteuerung schafft für in Deutschland ansässige Reedereien vergleichbare Wettbewerbsbedingungen, wie sie in anderen EU-Mitgliedstaaten und Drittstaaten bestehen.

Die Effekte der Tonnagebesteuerung sind differenziert: profitable Unternehmen in hohen Märkten können durch die Anwendung der Tonnagebesteuerung steuerliche Vorteile erzielen; in Verlustsituationen sind sie hingegen aufgrund der pauschalen Gewinnermittlung überdurchschnittlich mit Steuerzahlungen belastet. Durch die Option zur Tonnagesteuer sind die Unternehmen zehn Jahre an die Tonnagebesteuerung gebunden und können in dieser Zeit keine Verluste im Bereich der Tonnagebesteuerung steuerlich geltend machen.

Gerade in der rund zwölf Jahre andauernden schweren Krisenzeit am Schifffahrtsstandort Deutschland und speziell im Containersegment war die Tonnagebesteuerung für den Staat somit durchaus lukrativ. Er sicherte sich damit Steuereinnahmen, obwohl die Seeschifffahrt über ein Jahrzehnt erhebliche Verluste verbuchen musste. Die Unternehmen dagegen haben in diesem Zeitraum von der Gewinnermittlung nach Tonnage jedenfalls ganz überwiegend keinen Vorteil gehabt - abgesehen davon, dass die jährliche steuerliche Belastung konkret vorhersehbar war.

Dennoch bleibt der Erhalt der Tonnagesteuer auch für die Zukunft eine wesentliche Säule des maritimen Standorts Deutschland. Um maritime Kompetenzen in Deutschland zu erhalten, ist es notwendig, den bei der Standortwahl immer flexibleren Reedereien ein im internationalen und europäischen Vergleich vorteilhaftes bzw. zumindest gleichwertiges und verlässliches Besteuerungsverfahren für Erträge aus der Seeschifffahrt anzubieten. Diese Notwendigkeit ist in der Politik sowohl auf europäischer als auch deutscher Ebene lange erkannt und deshalb auch entsprechend gehandelt worden.

**2. Wie steht der VDR zur Tonnagesteuer – vor dem Hintergrund, dass einzelne Schifffahrtsunternehmen aus dem Linienbereich in den vergangenen Quartalen sehr hohe Gewinne erwirtschaftet haben bei relativ geringer Steuerlast?**

Eine Gewinnermittlung nach Tonnage für Schiffe dient dem Ausgleich der Wettbewerbsbedingungen zwischen Schifffahrtsstandorten weltweit auf Grundlage eines international und europäisch anerkannten Standards. Es geht somit um die Vermeidung von Steuerwettbewerb zwischen Standorten in der EU, der Sicherung eines möglichst gleichen Level-playing-fields auch mit Drittstaaten und den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen und europäischen Handelsflotte.

Deutschland hat ein vitales Interesse daran, sich seine maritime Eigenständigkeit durch eine starke und wettbewerbsfähige Handelsflotte zu erhalten. Deutschland sichert sich so nicht nur den Zugang zur See und zum globalen Welthandel, sondern auch die Möglichkeit, z.B. Energie über See zu importieren. Abhängigkeiten von Einzelstaaten und Einzelinteressen können so aufgelöst werden.

Schifffahrt schafft für Deutschland eine dringend notwendige maritime Souveränität. Eine maritime Selbstständigkeit, die letztlich zum Wohle aller ist. Man darf nicht vergessen wie wichtig Seeschifffahrt gerade für das exportorientierte Deutschland mit wenig eigenen Rohstoffen ist. Bei den Importen aus Drittstaaten war alleine von Januar bis August 2022 der Seeverkehr mit einem Anteil von 59,6 % der mit Abstand wichtigste Verkehrsweig, gefolgt von Rohrleitungen (32,3 %) und dem Straßenverkehr (6,3 %). Mit dem Flugzeug wurden lediglich 0,4 % der Waren importiert. Exportiert wurden die meisten Waren ebenfalls mit Seeschiffen (61,9 %). Wir haben in Deutschland deshalb ein unmittelbares Interesse an dem Erhalt einer wettbewerbsfähigen Handelsflotte, und dafür benötigen wir in Deutschland die Tonnagesteuer als verlässlichen, prognostizierbaren und international anerkannten und wettbewerbsfähigen Steuerrahmen.

**3. Gibt es Beispiele aus anderen Ländern, die keine Tonnagebesteuerung hatten, wie deren Flottenentwicklung verlaufen ist?**

Ein Beispiel findet sich in der europäischen Nachbarschaft von Deutschland, nämlich in Schweden. In fast allen europäischen Ländern mit maritimen Interessen wurde ab Ende der

90er Jahre eine Tonnagebesteuerungsregelung eingeführt. Schweden verzichtete als einziger Schifffahrtsstandort der EU darauf. Die Folge war ein Abfluss von Schiffen aus der schwedischen Handelsflotte in andere Länder Europas mit Tonnagebesteuerungsregelungen. Die schwedische Handelsflotte schrumpfte zwischen den Jahren 2001 und 2017 von vormals 254 Schiffen im internationalen Verkehr um 65 % auf nur noch 89 Schiffe (überwiegend tätig im nationalen schwedischen Verkehr).

Im Jahr 2017 entschied sich die schwedische Regierung dann, schließlich doch ein Tonnagesteuerregime nach europäischem Vorbild für die heimische Flotte im internationalen Verkehr einzuführen. Sofort nach Einführung setzte in Schweden wieder ein Flottenwachstum ein, welches sich bis heute fortsetzt.

#### **4. Wie ist die Position des VDR zu der Diskussion über eine Übergewinnsteuer für Unternehmen aus der Containerschifffahrt, die zuletzt infolge der Sonderkonjunktur der letzten knapp zwei Jahre extrem hohe Gewinne erzielt haben?**

Keine Frage, die Gewinne in der Schifffahrt in diesem und im vergangenen Jahr sind hoch und teils sehr hoch. Ein Glück, denn in den rund zwölf Jahren der Schifffahrtskrise kam die Schifffahrt in Deutschland an den Rand ihrer wirtschaftlichen Existenz. Rund 1.700 Schiffe gingen dem Standort verloren, und viele Reedereien mussten aufgeben oder wurden ins Ausland verkauft. Fast wäre die Seeschifffahrt vom Standort Deutschland zum größten Teil verschwunden – rund die Hälfte der Handelsflotte ist inzwischen nicht mehr in deutschem Eigentum.

Und dann: Gestützt von staatlichen Konjunkturprogrammen zur Überwindung der Pandemie bestellten die Menschen wieder mehr Waren. Möbel, Fahrräder, Elektronikprodukte – die Welt kaufte verstärkt ein und benötigte dafür vor allem Schiffsraum. Hinzu kamen die pandemiebedingten Probleme im Hafen- und Hinterlandbereich, die den Umschlag einbremsten und zu Wartezeiten vor den Häfen führten, was z.T. erhebliche Schiffskapazitäten gebunden hat. Fast zwei Jahre lang herrschte deshalb zu guten Raten nahezu Vollbeschäftigung in vielen Segmenten der Seeschifffahrt und insbesondere in der Containerschifffahrt. Klassische Marktwirtschaft, in der Angebot und Nachfrage den Preis regeln.

Die Endverbraucher spürten die gestiegenen Transportkosten für den Seeverkehr in aller Regel kaum, denn deren Anteil an den Verbraucherendpreisen ist verschwindend gering: Bei einem Container voller T-Shirts - knapp 34.000 Stück passen in einen Container - liegt die Preissteigerung pro T-Shirt bei lediglich ca. 0,3 Cent, wenn sich der Gesamttransport des Containers um 10.000,- US-Dollar erhöht.

Die Reedereien hingegen können nach zwölf Jahren Krise nun endlich wieder reinvestieren, in den Aufbau modernerer Flotten, technische Maßnahmen zur Optimierung und Dekarbonisierung der Schiffe und somit den Umbau ihrer Unternehmen hin zu modernen und langfristig klimaneutralen Transportdienstleistern. Reedereien können wieder längerfristig zuverlässig planen, auch dank der Tonnagebesteuerung als weltweit und auch von der EU und der OECD anerkannten Besteuerungsstandard.

Schifffahrt am Standort Deutschland ist endlich wieder profitabel und dadurch auch zukunftsfähig. Davon profitieren letztlich alle. Zudem: Die Schifffahrtsmärkte haben sich längst wieder beruhigt und die Raten sind auf ein normales Niveau zurückgegangen.

## 5. Mittelstand oder globale Großkonzerne, wie ist die deutsche Seeschifffahrt geprägt?

Schifffahrt in Deutschland hat eine bemerkenswerte Besonderheit, sie ist echter Mittelstand. 80 % der in Deutschland ansässigen Reedereien haben 10 oder weniger Schiffe im Eigentum und sind alleine schon deshalb damit nicht vergleichbar mit den großen Linienreedereien dieser Welt.

Das dänische Unternehmen Maersk etwa, als eine der weltweit größten Linienreedereien, hatte zu Ende Oktober 2022 insgesamt 345 Schiffe im Eigentum, mit weiteren 372 eingekauften Schiffen in der Flotte. Die Reederei Maersk repräsentiert alleine 16,3 % der gesamten Weltcontainerschiffsflotte. Die Flotte der einzigen deutschen Linienreederei Hapag-Lloyd als fünftgrößte Linie der Welt umfasste zu Ende September 2022 insgesamt 252 Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von rund 1,8 Millionen TEU (Standardcontainer).

Die deutsche Seeschifffahrt ist hingegen ein diverser Industriezweig mit mehreren hundert mittelständischen Reedereien, die in einem äußerst harten internationalen Wettbewerb stehen. Eben dieser maritime Mittelstand bereitet sich gerade auf eine der größten Herausforderungen und Investitionsnotwendigkeiten seiner Geschichte vor: Die Transformation der Schifffahrt zu einem klimaneutralen Verkehrsträger innerhalb der kommenden dreißig Jahre. Wenn wir wollen, dass unsere Schifffahrt dieses Ziel erreicht, dann muss ein stabiler und verlässlicher Steuerrahmen in Deutschland gewährleistet sein, der dem üblichen europäischen Rahmen entspricht und die notwendige Verlässlichkeit für langfristige Investitionen in neue Schiffe und Technologie bietet.

Das Durchschnittsalter der mittelständischen deutschen Handelsflotte liegt derzeit bei etwa 15 Jahren. Ein Handelsschiff hat in der Regel ein ökonomisches Leben von 25 bis 30 Jahren. Spätestens in 10 bis 15 Jahren wird somit ein Großteil der deutschen Flotte erneuert werden müssen. Strenge Vorgaben zur Schiffseffizienz und Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen werden diese Erneuerung gegebenenfalls noch schneller vorantreiben.

Für eine mittelständische Beispiel-Reederei mit einer Flotte von sieben kleineren Containerschiffen in der Größe um 3.500 TEU Tragfähigkeit bedeutet dies, dass ihre Bestandsflotte sukzessive durch Schiffsneubauten zu ersetzen sein wird. Ein 3.500 TEU-Containerschiff, gebaut auf einer asiatischen Werft, kostet eine solche Reederei heute geschätzte 40 Mio. US-Dollar. Das in eine Finanzierung dieses Neubaus einzubringende Eigenkapital wird zwischen 40 - 50%, somit bei etwa 20 Mio. US-Dollar liegen.

Will eine solche Reederei in größere Schiffe oder Spezialschiffe investieren, kann das notwendige Finanzvolumen noch höher sein. So lag der Neubaupreis für Spezialschiffe wie etwa einen LNG-Tanker in einer Größe, wie derzeit von Deutschland für den Import von verflüssigtem Erdgas benötigt, im August 2022 bei 240 Mil. US-Dollar pro Schiff.

Die Investitionsnotwendigkeiten und -höhen sind in der Schifffahrt somit beträchtlich, insbesondere für den seit knappen zwei Jahren erst wieder profitabel am Markt agierenden Mittelstand der deutschen Seeschifffahrt.

Es ist deshalb der gänzlich falsche Zeitpunkt, um über eine Anpassung oder gar eine Abschaffung der bestehenden Tonnagebesteuerung in Deutschland zu diskutieren, und damit noch mehr Unsicherheit in ein ohnehin inzwischen schon wieder recht angespanntes Marktumfeld mit erheblich reduzierten Fracht- und Charraten zu streuen.

## 6. Wie ist die aktuelle Spot- und Frachtratenentwicklung zu beurteilen – ist der Peak erreicht bzw. dauerhaft überschritten?

Im Containerverkehr sehen wir über das gesamte Jahr und speziell seit Mitte 2022 ein erhebliches Nachgeben der Fracht- und Charraten, insbesondere bei kleineren Schiffseinheiten. Die Frachtraten im Spot-Markt haben seit Beginn 2022 gemäß SCFI-Index um über 67% nachgegeben im Vergleich zu den sehr hohen Raten im Vorjahr. Die Spotraten sind damit wieder auf ein normalisiertes Niveau zurückgekehrt. Charterverträge für Containerschiffe werden zunehmend kürzer geschlossen und auch hier sind die Charraten deutlich zurückgegangen. Ähnliche Entwicklungen sehen wir im Massengutschiff-Markt, der im Vergleich zum Vorjahr um ca. 50% gefallen ist. Der kräftige Aufschwung auf den Märkten der vergangenen eineinhalb Jahre war somit ein einmaliger Sondereffekt und ist inzwischen beendet. Eine Vielzahl von Schifffahrtsunternehmen rechnet für die nähere Zukunft mit weiter sinkenden Fracht- und Charraten.

Die Marktentwicklung im kommenden Jahr hängt allerdings wesentlich davon ab, wie sich die Nachfrage nach Schiffsraum entwickelt und wie viele freie Schiffe bzw. Kapazitäten zum Transport zur Verfügung stehen werden. Beides ist derzeit schwer vorherzusagen und hängt maßgeblich u.a. von der künftigen Entwicklung des Konsumverhaltens in Europa, den USA und möglichen Konjunkturprogrammen der Regierungen in diesen Regionen ab. Werden mehr Güter wie Möbel, Elektronikartikel etc. bestellt, braucht es auch mehr Schiffe, um diese zu transportieren. Sind in so einer Zeit bereits viele Schiffe beschäftigt oder können aufgrund von Hafensperrungen o.ä. nicht entladen bzw. genutzt werden, steigen die Preise für den knappen freien Schiffsraum. Eine klassische Angebots-Nachfrage Situation.

Aufgrund der hohen derzeitigen Inflationsraten auf wichtigen Weltmärkten (USA = 7,7 %; England = 10,1 %; Deutschland 10,4 %; Singapur = 7,5 %; Indien 7,4 %; Europa 10,7 %) wird für das kommende Jahr aber nicht mit einer schnellen wirtschaftlichen Erholung gerechnet. Die EU-Kommission prognostiziert für die Europäische Union ein kleines Wachstum von je 0,3 % für 2023. Entsprechend dürften sich der Konsum in der EU eher zurückhaltend entwickeln. Viele Experten erwarten, dass die globale Nachfrage sowie wiederhergestellte Lieferketten erst ab 2024 wieder zu einem Wachstum führen. Dies spricht aus derzeitiger Sicht dafür, dass das Fracht- und Charratenniveau seinen Peak aus 2022 bis auf weiteres überschritten haben dürfte.

## 7. Wie lange dauern Lieferkettenstörungen und Hafenchaos noch an?

Die Schiffsstaus insbesondere vor US-amerikanischen Häfen und einigen wichtigen asiatischen Häfen haben sich zwischenzeitlich überwiegend abgebaut. Auch die Staus vor nordeuropäischen Häfen mit teils erheblichen Wartezeiten für Containerschiffe sind inzwischen überwiegend aufgelöst. Die Gründe hierfür sind vielfältig und reichen von der Beendigung von Streiks von Hafenarbeitern aufgrund abgeschlossener Lohnrunden in Deutschland und England bis hin zur Auflösung von Verstopfungen von Terminals durch die zwischenzeitlich von LKWs abgeholt Containermengen.

Derzeit liegen etwa 34 % der weltweiten Schiffskapazitäten in und vor Häfen. Dieser Wert lag im Juli dieses Jahres zur Hochzeit der weltweiten Verzögerungen in den maritimen Lieferketten noch bei 37 %. Die Situation kann sich hier allerdings auch wieder rasch ändern, solange China bei seiner strikten Null-COVID-Politik bleibt.

**8. Wenn Reedereien eine „Normalisierung“ in den Lieferketten und in der Ratenentwicklung betonen: Was ist mit Normalisierung gemeint? Keine Containerreederei hat doch ein Interesse daran, zu den niedrigen Raten der Jahre zwischen 2008 und 2019 zurückzukehren. Wo werden sich die Raten langfristig einpendeln?**

Die Zeiten in denen es Schiffstransporte quasi zum Nulltarif bzw. nicht kostendeckenden Raten gab, liegen unseres Erachtens absehbar hinter uns. Schifffahrt erfüllt eine enorm anspruchsvolle und wichtige Transportleistung, die von Industrie und Konsumenten nachgefragt wird und gerade für ein exportorientiertes Land wie Deutschland mit nur wenigen eigenen Rohstoffvorkommen von maßgeblicher Bedeutung ist.

Weil die Schifffahrt rund zwölf Jahre in ihrer bislang wohl schwersten Krise mit erheblichsten Überkapazitäten am Markt steckte, hatten sich viele daran gewöhnt, dass ein Transport mit dem Schiff fast nichts kostet. Dass dies für viele Reedereien nicht auskömmlich war, interessierte wenig. Heute ist das anders: Die Nachfrage nach Transporten über das Meer war in den vergangenen zwei Jahren häufig höher als der verfügbare Schiffsraum. Auch die Ansprüche an einen Schiffstransport sind gestiegen. Güter sollen mit umwelt- und klimafreundlichen Schiffen transportiert werden. Die Nutzung fossiler Treibstoffe soll mit Sonderabgaben belegt werden. Container sollen in Echtzeit nachverfolgbar sein. Die Schifffahrt soll bis zum Jahr 2050 klimaneutral betrieben werden.

Jüngst hat das internationale Beratungsunternehmen *Drewry* die Kosten der Dekarbonisierung für die Schifffahrt auf bis zu 14 Mrd. USD beziffert. Im Jahr 2023 werden neue Vorgaben der IMO zur Reduzierung der Emissionen in Kraft treten. Beobachter rechnen mit einem erhöhten Tonnagebedarf, da viele Reedereien die Geschwindigkeit der Schiffe reduzieren werden, um Emissionen einzusparen. Das alles kostet somit sehr viel Geld und wird sich auch nachhaltig auf ein künftiges Ratenniveau auswirken. Wo sich dies einpendelt, und sozusagen „normalisiert“ kann nicht präzise vorhergesagt werden. Schließlich ist der Schifffahrtsmarkt ein freier Markt, auf dem Angebot und Nachfrage den Preis bestimmt. Und die Nachfrage gerade im Containertransport kommt maßgeblich von Konsumenten und Industrien aus der ganzen Welt.

**9. Das Orderbuch nimmt wieder deutlich zu, der Anteil der Schiffsneubestellungen an der fahrenden Flotte bewegte sich zuletzt in Richtung 30 %. Eine gesunde Entwicklung?**

Wir sehen zumindest derzeit nicht, dass sich Überkapazitäten wie in der vergangenen Schifffahrtskrise erneut aufbauen. Dies auch, weil wir fest damit rechnen, dass in den kommenden Jahren aufgrund steigender Umweltauflagen vermehrt Alttonnage aus dem Markt gehen wird. Bestandstonnage wird aufgrund der neuen bzw. ab 2023 in Kraft tretenden Umweltvorgaben der IMO langsamer gefahren werden, um Treibstoff und damit CO<sub>2</sub>-Emissionen einzusparen.

Experten gehen in diesem Zusammenhang von einem Produktivitätsrückgang in der Schifffahrt von 6-10 % aus. Es besteht somit ein gewisser natürlicher Ausgleich im Markt. Im Containersegment sind viele deutsche Reedereien derzeit noch sehr zurückhaltend hinsichtlich der Bestellung von Schiffsneubauten, insbesondere auch, da die Frage der künftigen optimalen Antriebe und Brennstoffe für die Seeschifffahrt noch ungeklärt ist.



**10. Wie sind die Gründe für die Neubestellungen zu interpretieren vor dem Hintergrund, dass die Frage der langfristig besten Antriebstechnologien für die Containerschifffahrt auf hoher See noch nicht beantwortet ist?**

Die Entscheidung für die Bestellung von Neubauten ist eine sehr individuelle Frage, die Einzelunternehmen jeweils für sich beantworten, u.a. auch abhängig vom Einsatzgebiet der Schiffe usw. Gerade im Containersegment sehen wir aber vermehrt Bestellungen durch Linienreedereien von Schiffen, die verschiedene Treibstoffe fahren können und mit denen getestet wird, welcher alternative Treibstoff künftig für Großschiffe am sinnvollsten und wirtschaftlichsten genutzt werden könnte. Diese Testläufe sind enorm wichtig, denn der Treibstoff der Zukunft lässt sich nicht nur am Reißbrett erproben. Wir sehen dies als wichtigen Beitrag, die Schifffahrt insgesamt zügig in die Lage zu versetzen, Schiffe klimaneutral betreiben zu können.

**11. Ab Januar 2023 greifen neue Umweltschutz- und Treibstoffregularien der IMO für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß in der Schifffahrt. Das könnte dazu führen, dass in den nächsten Jahren Schiffe, die nicht effizient sind, relativ frühzeitig die Flotte verlassen werden. Mit welcher Entwicklung von Kapazitätsangebot und Nachfrage ist in den kommenden Jahren zu rechnen?**

Das Durchschnittsalter der internationalen, und auch der deutschen Handelsflotte liegt derzeit bei etwa 15 Jahren. Ein Handelsschiff hat in der Regel ein ökonomisches Leben von etwa 25 bis 30 Jahren. Spätestens in 10 bis 15 Jahren wird somit ein Großteil der internationalen Flotte erneuert werden müssen. Strenge Vorgaben zur Schiffseffizienz und Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen werden diese Erneuerung gegebenenfalls noch schneller vorantreiben. Eine genaue Prognose, wie sich Kapazitäten und Märkte entwickeln werden, kann man gleichwohl nicht treffen, das ist reine Spekulation. Zudem: Nicht jedes ältere Schiff ist auch gleichzeitig ein ineffizientes Schiff. Allerdings gibt es eine natürliche Grenze für neue Investitionen in ein älteres Schiff, da das ökonomische Leben des Schiffes und damit der Zeitraum für ein notwendiges Return of Investment begrenzt ist.

**12. Funktioniert der Wettbewerb in der Containerschifffahrt in Anbetracht der Marktentwicklung in den vergangenen anderthalb Jahren? Große Verlader und Häfen kritisieren vermehrt Konzentrationen im Markt. Hat die letzte Konsolidierungswelle für eine zu starke Konzentration in der Branche geführt?**

Insbesondere das EU-Recht, aber auch das Wettbewerbsrecht in anderen Regionen (USA, Asien) verbieten generell Vereinbarungen zwischen Unternehmen, die den Wettbewerb beschränken, wie insbesondere Preisabsprachen etc. Das EU-Wettbewerbsrecht gestattet es Reedereien mit Blick auf Seeschiffahrtskonsortien mit einem kumulierten Marktanteil von weniger als 30 %, unter bestimmten Voraussetzungen Kooperationsvereinbarungen für die gemeinsame Erbringung von Dienstleistungen im Seefrachtverkehr zu schließen, sofern dadurch Effizienzvorteile erreicht werden können. Vereinbarungen zur Preisfestsetzung oder Marktaufteilung sind dabei jedoch von einer Freistellung ausgeschlossen. Ähnliche Regelungen gibt es auch in anderen Teilen der Welt, etwa in Asien bzw. Singapur und UK.

Die Europäische Kommission und auch verschiedene andere Wettbewerbsbehörden in der Welt haben über die vergangenen Jahre immer wieder festgestellt, dass solche Regelungen für Konsortien zu erheblichen Effizienzgewinnen führen, da die Reedereien die

Frachtkapazitäten dadurch besser nutzen und mehr Verbindungen anbieten können. Dies ist nach Auffassung der verschiedenen Wettbewerbsbehörden und einer Abwägung der Vor- und Nachteile bislang auch immer im Sinne der Kundenseite gewesen und hat diese Regelungen damit gerechtfertigt. Die Preisbildung ist hingegen Ausfluss des freien Marktes, von Angebot und Nachfrage.

Ein Blick auf die großen Verloader und Hafengebiete zeigt zudem, dass es dort zumindest hinsichtlich der erwirtschafteten Gewinne wenig Grund zu Beschwerden gibt. Im Gegenteil, einige große Verloader und Häfen haben gerade im Seefrachtbereich im letzten Jahr während der Pandemie ebenfalls hervorragende Ergebnisse erwirtschaftet und vom hohen Transportkostenniveau, das insbesondere pandemiebedingt war, enorm profitiert. Allein die deutschen Seehafenbetriebe haben im Jahr 2021 insgesamt 288,7 Mio. t Güter umgeschlagen, und damit 4,7% mehr als im Jahr 2020.

\*\*\*