

Gedanken zur aktuellen Situation in der Schifffahrt

## Ein Schlachten war`s, nicht eine Schlacht zu nennen.

➤ Treffender als mit den Worten von Schiller kann man die gegenwärtige Situation in der Schifffahrt nicht beschreiben, denn der Preis- und Zermürbungskrieg um Marktanteile und Verdrängung von Wettbewerbern hat die Schifffahrt vom Schlachtfeld auf die Schlachtbank geführt.



Die gesamte Schifffahrt leidet an den Folgen eines Bestellbooms, der den Markt mit Schiffen jeglicher Bauart überschwemmt hat. Das Tonnageüberangebot hat zwangweise dazu geführt, dass die Fracht- und Charraten in fast allen Bereichen so extrem rückläufig waren, dass

die Schifffahrt quasi auf der Schlachtbank liegt. Als Folge dieses Preiskrieges haben die Schifffahrtsgesellschaften im Jahr 2011 erhebliche Verluste erlitten.

Besonders kriegerische Exzesse spielen sich in der Containerschifffahrt ab. Die Erkenntnis, dass mit immer größeren Containerschiffen erhebliche Kostendegressions-effekte erzielt werden können, löste einen Bestellboom für große Containerschiffe aus, der seinesgleichen sucht. Alle Marktteilnehmer, die mit ihren Schiffen auf den langen Strecken von Asien nach Europa oder Amerika unterwegs waren, wollten die Kostendegressionseffekte für sich nutzen. Schon nach relativ kurzer Zeit gab es trotz steigendem Containertransportbedarf Überkapazitäten im Transportraum, der Krieg begann.

Jedem Krieg liegt ein falsches Gedankenkonstrukt zu Grunde: Leere große Schiffe waren nicht eingeplant! Um die Schiffe

voll zu kriegen, wurden die Frachtraten drastisch gesenkt und damit Auslastung der Schiffe teuer erkaufte. Zum Jahreswechsel lag das Frachtrateniveau für einen Container von Fernost nach Europa unter USD 600, während eine Rate von USD 1.100 erst kostendeckend ist. Sämtliche Marktteilnehmer erlitten dadurch in 2011 erhebliche Verluste.

Die Begrenzung der Kollateralschäden führte zur Gründung taktischer Allianzen, um dadurch Synergieeffekte zu erzielen, die ein Überleben und das Halten von Marktanteilen möglich machen. Um der Vormachtstellung des Branchenprimus Paroli bieten zu können, haben sich die Nummer zwei und Nummer drei in der Welt, MSC und CMA/CGM, zusammengetan, um ihre Interessen und ihre Marktanteile zu bündeln und zu halten. Weitere Reedereien haben sich zusammengetan mit den gleichen Interessen, so beispielsweise durch die Gründung



Autor:  
**Michael Rathmann**  
Inhaber der  
Mira GmbH & Co. KG

Als Beirat ist Rathmann in zahlreichen Schiffsgesellschaften vertreten und schreibt monatlich eine Kolumne in der Schifffahrtszeitung HANSA.

Weitere Informationen:  
mira@mira-anlagen.de  
www.mira-anlagen.de

der G6-Allianz, der Zusammenschluss der Grand Alliance (Hapag-Lloyd, NYK, OOCL) und der New World Alliance (APL, HMM, MOL).

Das Vorhaben, aus einem Oligopol nahezu ein Monopol zu machen, ist unter Hinnahme sehr großer Verluste der gesamten Branche gescheitert. Aber ein direktes Ende der kriegerischen Auseinandersetzungen ist immer noch nicht richtig in Sicht. Die Frage ist, ob es von außen Möglichkeiten gibt, diesen Krieg vorzeitig zu beenden. Solche Möglichkeiten sind durchaus denkbar, und es ist verwunderlich, dass bislang keiner zu drastischen Maßnahmen gegriffen hat, um dem Wahnsinn ein Ende zu bereiten und um der Vernichtung volkswirtschaftlichen Vermögens Einhalt zu gebieten.

Die Versuche, aus einem Oligopol nahezu ein Monopol zumachen, hätte eigentlich die Kartelleurokraten in Erscheinung treten lassen müssen. Bei jeder noch so kleinen Zentralisierung von Aktivitäten kann man sicher sein, dass die Kartellwächter der Eurozone den Vorgang kritisch durchleuchten und entsprechend agieren. Nicht so bei diesem Versuch in der Containerschifffahrt. Dies ist umso verwunderlicher, als der Branchenführer, von dem diese Aktivitäten ausgehen, in Dänemark ansässig ist und Dänemark zur Europäischen Union gehört. Insofern wäre es vielleicht sinnvoll, die europäischen Kartellbehörden auf diesen Vorgang hinzuweisen.

Genauso wenig ist es verständlich, dass deutsche und auch europäische Großbanken noch nicht bei den beteiligten Schifffahrtsgesellschaften, die an diesem Zermübungskrieg teilnehmen, interveniert haben. Schließlich sind diese Banken an sehr vielen Finanzierungen in der Containerschifffahrt beteiligt und müssen durch die gegenwärtigen Marktverhältnisse feststellen, dass ihre Kreditengagements zunehmend in Gefahr geraten, weil viele Schifffahrtsgesellschaften nicht mehr in der Lage sind, ihre Kredite auskömmlich zu bedienen. Hier wäre es sicherlich an der

Zeit, auch in Hinblick auf die Erhöhung der Eigenkapitalhinterlegungsquoten zum 1. Juli 2012, dass Banken die Teilnehmer des Zermübungskrieges, soweit sie Finanzierungen für ihre Schiffe in Anspruch nehmen, durch Androhung von Repressalien zur Ordnung rufen.

Eine weitere Möglichkeit der Einflussnahme auf die Marktentwicklung würde sich ergeben, wenn die internationale Transportarbeitergewerkschaft (ITF) ihre Mitglieder auffordern würde, sich mit den Seeleuten an Bord und den Beschäftigten der Reedereien an Land zu solidarisieren. Diese Solidarisierung sollte im Hinblick auf die bedrohten Arbeitsplätze in den gefährdeten Reedereien erfolgen. Wenn beispielsweise die organisierten Hafentarbeiter sich so lange weigern, Schiffe der Teilnehmer des Zermübungskrieges zu beladen bzw. zu entladen, bis die Frachtraten auf ein auskömmliches Niveau erhöht werden und dadurch die Arbeitsplätze in der Schifffahrt wieder sicher gemacht werden. Natürlich wäre dies eine sehr brutale Methode, den Markt wieder zu stabilisieren, aber manchmal erfordern schwierige Situationen unpopuläre Maßnahmen.

Natürlich sind dies rein theoretische Überlegungen, aber erste praktische Schritte werden von der Reederschaft selbst ein-

geleitet. Momentan arbeitet eine größere Anzahl von Reedern, die Feederschiffe bereedern, am Zusammenschluss zu einer Genossenschaft, die ein ähnliches Ziel verfolgen soll wie in 2009 die Baltic Max Feeder GmbH. Es bleibt abzuwarten, welcher Erfolg diesen Überlegungen beschieden sein wird, aber „Gott sei Dank“ sind unsere Kartelleurokraten immer dann rechtzeitig zur Stelle, wenn ganze Wirtschaftszweige um das nackte Überleben kämpfen und sich Maßnahmen zum Überleben einfallen lassen. Diese Maßnahmen kann man dann wunderbar auf der Basis europäischer Bestimmungen unterbinden. Die Bemühungen der großen Reedereien, den Markt zu monopolisieren, ist scheinbar eine Maßnahme, die im Einklang mit den Wettbewerbsgedanken steht und daher keine kartellrechtlichen Untersuchungen auslöst. Dass hier eine Vielzahl von Arbeitsplätzen an Land und auf See in Gefahr ist, scheint nicht weiter wichtig zu sein.

In den letzten Jahren war nach Chinese New Year immer eine deutliche Belebung des Marktes zu sehen. Die Feierlichkeiten waren am 6. Februar beendet. Für 2012, dem chinesischen Jahr des Drachen, mythisch ein Glücksbringer, beruht die Hoffnung der gesamten Schifffahrt auf der Wiederholung dieses Effekts, schließlich stirbt die Hoffnung zuletzt! ■■■

