

Reedereien erleben Boom, strukturelle Herausforderungen bleiben

PWC-REEDERSTUDIE 2021 Unter dem Titel „Euphorie mit angezogener Handbremse“ hat die Beratungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers (PwC) die 13. Reederstudie veröffentlicht. Während eine große Mehrheit der Befragten die Einschätzung teilt, dass die Schifffahrt momentan einen großen Aufschwung erlebt, werden der Zugang zu Kapital sowie Umweltauflagen und Klimaziele weiterhin als Herausforderungen betrachtet.

Noch nie in der 13-jährigen Geschichte der Reederstudie habe es laut der Beratungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers (PwC) einen derart starken Stimmungsumschwung innerhalb eines Jahres gegeben. 90 Prozent der Befragten teilen die Einschätzung, dass die Schifffahrt momentan boomt. In neun von zehn deutschen Reedereien sind alle Schiffe ausgelastet. Für die aktuelle Studie wurden 103 deutsche Reedereien befragt.

Eine große Mehrheit der deutschen Reeder schätzt auch die weiteren Entwicklungen optimistisch ein, auch wenn es noch immer zu Corona-bedingten Prozessbeeinträchtigungen kommt. 83 Prozent der Reedereien erwarten steigende oder zumindest stabile Charraten, bei den Frachtraten sind es 87 Prozent.

Die Befürchtungen, dass zahlreiche Unternehmen die Pandemie nicht überstehen würden, haben sich nicht bewahrheitet. Die Reedereien nutzen die steigenden Erlöse für Neueinstellungen und Investitionen in die Flotte.

Preisniveau zieht kräftig an

„Die Containerschifffahrt ist der Treiber dieses Aufschwungs“, sagt Dr. André Wortmann, Leiter des Maritimen Kompetenzzentrums bei PwC Deutschland. „Der Boom im Bereich Container überstrahlt andere Bereiche der Seeschifffahrt, in denen sich die Marktbedingungen nicht so stark entwickelt haben.“ Die rasant steigende Auslastung hat auch massive Auswirkungen auf die Preisentwicklung in der Containerschifffahrt. Außerordentlich starker Konsum in den USA und Europa, Nachholbedarf bei den Industrie-Einkäufern und Konjunkturprogramme sowie wochen- bzw. monatelange Handelsstaus und Beeinträchtigungen der Lieferketten sorgten für eine extreme Nachfrage bei den Container-Reedereien. „Zeitweise gingen und gehen immer wieder die Leercontainer aus. Zudem mussten vereinzelt wichtige Seehäfen geschlossen werden. Dies führt zu Verwerfungen im internationalen Schiffsverkehr, zu Staus und Engpässen. Und der Zenit scheint noch nicht erreicht, denn 68 Prozent der Reederei-

Die Containerschifffahrt ist laut der Studie Treiber des aktuell zu verzeichnenden Aufschwungs



Foto: Shutterstock / Sven Hansche

en glauben an weiteres Wachstum, 75 Prozent an ein steigendes globales Ladungsaufkommen“, so Wortmann weiter.

Wachstum, Umbau und Modernisierung

Die steigenden Charter- und Frachterlöse haben den deutschen Reedereien mehr Spielraum für Investitionen in ihre Flotte verschafft. „Der Schiffsmarkt ist wieder deutlich dynamischer als vor einem Jahr“, kommentiert Burkhard Sommer, stellvertretender Leiter des Maritimen Kompetenzzentrums bei PwC Deutschland. „Wir sehen eine starke Zunahme von Schiffskäufen. Der Anteil der Unternehmen, die die Bestellung von neuen, modernen Schiffen planen, ist gegenüber 2019 aktuell um elf Prozentpunkte gestiegen.“ Generell hat sich die Branche während der Pandemie als resilient erwiesen. So haben während der letzten zwölf Monate 22 Prozent der Unternehmen in neue Schiffe investiert. Jede zweite Reederei (47 Prozent) plant derzeit die Bestellung neuer Schiffe.

Die befragten Unternehmen investieren jedoch nicht nur in neue Schiffe, sondern auch die Modernisierung der bestehenden Flotte nimmt Fahrt auf. Ziel ist es, diese umweltverträglicher und effizienter aufzustellen. Die Mehrheit der Reedereien setzt dabei Maßnahmen um, die der Entwicklung neuer treibstoffsparender Schiffdesigns und -bauweisen dienen, so die Ergebnisse der Studie.

Zudem geben 56 Prozent der Befragten an, dass sie in den letzten zwölf Monaten Mitarbeiter eingestellt haben. 25 Prozent haben hingegen Stellen abgebaut. Darüber hinaus wollen 69 Prozent der Befragten in den nächsten zwölf Monaten Mitarbeiter einstellen. Der seit Jahren anhaltende Umbau der Belegschaften wird demnach weiter vorangetrieben.

Großteil der Reedereien sieht sich großen strukturellen Herausforderungen gegenüber

80 Prozent der Befragten erkennen in der Branche tiefstehende strukturelle Probleme. Wesentliche Themen sind der Zugang zu Kapital sowie Umweltauflagen und Klimaziele. Mehr als zehn Jahre haben sich viele Banken und andere Kapitalgeber sukzessive aus der Schifffahrt zurückgezogen. Aktuell beklagen 56 Prozent der Reedereien (2020: 82 Prozent), dass sich die Banken mehr und mehr abwenden würden. In einzelnen Fällen wird aber wieder über ein Interesse von Banken und anderen Kapitalgebern an Schiffsfinanzierungen berichtet, die zuvor – zumindest vorübergehend – nicht im Schifffahrtssektor aktiv waren. „Reedereien beschäftigen sich seit geraumer Zeit mit der Frage, welche Geschäfts- bzw. Investitionsmodelle für Kapitalgeber interessant sein könnten – mit Erfolg: Wir beobachten, dass Investoren wieder Interesse an Schiffsfinanzierungen entwickeln. Sicherlich wirken die Erfahrungen aus der Finanzkrise noch nach, aber Schiffsfinanzierungen sind wieder eine Option im Segment Real Assets. Das kommt angesichts der anstehenden Investitionen gerade recht“, so Wortmann.

Diskussion um nachhaltige Antriebe dauert an

47 Prozent der Befragten geben an, dass man im Unternehmen konkrete Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen plant, 33 Prozent antworten, dass bereits konkrete Maßnahmen umgesetzt werden – große Unternehmen (58 Prozent) deutlich häufiger als kleinere. Solche Maßnahmen sind zum Beispiel treib-

stoffsparende Schiffdesigns, Smart Shipping Tools, alternative Antriebe und Landstromanschlüsse.

Auf die Frage nach den zwei bis drei dominierenden Treibstoffarten in 20 Jahren zeigt sich, dass die Branche noch unentschieden ist. Für die Langstrecke werden zuerst LNG (58 Prozent), Schiffsdiesel (45 Prozent), Methanol (41 Prozent) und Wasserstoff (38 Prozent) genannt. Für die Kurzstrecke nennen die Befragten Strom (43 Prozent), Wasserstoff (41 Prozent), LNG (40 Prozent) und Methanol (33 Prozent).

Auf die Frage, ob Wasserstoff in den kommenden 20 Jahren in den internationalen Langstreckenverkehren zur See der vorherrschende Treibstoff sein wird, antworten 41 Prozent mit Ja und 55 Prozent mit Nein. Auffällig ist, dass sich die Skeptiker vor allem in den größeren Reedereien befinden – bei der analogen Frage nach Ammoniak ist dies genau umgekehrt. Als Gründe für ihre Skepsis gegenüber Wasserstoff nennen die Befragten insbesondere folgende Aspekte: Produktionskapazitäten, Infrastruktur, Betankung, Finanzierung des Aufbaus und technische Risiken.

„Die Reedereien haben sich auf die Transformation in Richtung mehr Nachhaltigkeit eingestellt. Von einem Paradigmenwechsel wie beispielweise in der Automobilindustrie sind wir jedoch weit entfernt. Bisher dominiert Unsicherheit in Bezug auf neue Antriebstechnologien, aber auch was die politischen Zielvorgaben betrifft. Nur in jedem dritten Schifffahrtsunternehmen werden die Klimaziele der EU-Kommission für erreichbar gehalten“, erläutert Sommer. Die EU-Kommission hat im September 2020 eine strengere Zielvorgabe vorgeschlagen und will die Emissionen bis 2030 gegenüber dem Stand von 1990 um mehr als 55 Prozent verringern.

Euphorie verfrüht

Anlässlich der Veröffentlichung der aktuellen Studie kommentierte Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verband Deutscher Reeder (VDR):

„Jede Euphorie wäre verfrüht. Vielen Unternehmen in der deutschen Seeschifffahrt geht es aktuell finanziell endlich besser – aufgrund der sehr großen Nachfrage derzeit. Das ist allerdings nur eine Momentaufnahme. Klar ist: den Reedereien stecken zehn Jahre Krise in den Knochen. Und sie stehen vor fundamentalen Herausforderungen, insbesondere beim Klimaschutz. Wir werden sie angehen, können das aber nicht allein.“



SEIL HERING

- Drahtseile • Tauwerk • Festmacher
- CASAR Bordkranseile • Anschlagmittel
- Prüflasttest bis 1.000 t
- Segelmacherei • Taklerei • Montage

Walter Hering KG
Porgesring 25
22113 Hamburg

Telefon: 040 - 73 61 72 - 0
eMail: info@seil-hering.de
www.seil-hering.de