

# 10 Jahre Tonnagesteuer: Erfolg am deutschen Schifffahrtsstandort

**VERBAND DEUTSCHER REEDER** Anlässlich des zehnjährigen Bestehens der Tonnagesteuer in Deutschland zog Michael Behrendt, Vorsitzender des Verbandes Deutscher Reeder und Vorstandsvorsitzender bei Hapag-Lloyd, am 3. März 2009 im Rahmen des Maritimen Forums in der Vertretung Hamburgs in Berlin eine positive Bilanz für die Entwicklung des Schifffahrtsstandortes Deutschland.

Die vor zehn Jahren eingeführte Tonnagesteuer und die damit verbundene Entwicklung des maritimen Standortes Deutschland war das Thema des Maritimen Forums zu dem der Verband Deutscher Reeder kürzlich nach Berlin eingeladen hatte. Michael Behrendt, Vorsitzender des Verbandes Deutscher Reeder und Vorstandsvorsitzender bei Hapag-Lloyd skizzierte dazu die wesentlichen Aspekte und gab einen umfangreichen Einblick in die Praxis sowie die derzeitige Lage der Schifffahrtsbranche. Dabei betonte Behrendt die positive Entwicklung des Schifffahrtsstandortes Deutschland seit dem Inkrafttreten der Tonnagesteuer am 1. Januar 1999 und bezeichnete dieses Datum als eine Zeitenwende für die deutsche Schifffahrt.

## Aktuelle Lage in der Schifffahrt

In seinem Überblick zur derzeitigen Lage in der Schifffahrt ging Behrendt zunächst ausführlich auf die Folgen der globalen Wirtschaftskrise ein.

„Schifffahrt sieht sich einer abgeleiteten Nachfrage gegenüber. Das heißt, wir selbst können keine Transporte generieren. Nur das was gefördert, produziert, verarbeitet, konsumiert oder sonst wie verkauft wird, kann auch befördert werden. Ich denke, dies macht deutlich, dass wir bei einer globalen Wirtschaftskrise, wie wir sie derzeit erleben, die Auswirkungen unmittelbar und umgehend zu spüren bekommen“, charakterisierte Behrendt die aktuelle Situation.

In der Schifffahrt war nach seinen Worten die ohnehin volatile Massengutschifffahrt ausgeprägt vom Einbruch der Wirtschaft betroffen. Die rückläufige Nachfrage nach Rohstoffen und zum Teil ausbleibende Finanzierungen über Akkreditive sorgten für einen rapiden und massiven Rückgang. Es sei zu hoffen, dass die Talsohle erreicht ist und es absehbar wieder bergauf geht.

In der Linienschifffahrt brach vor allem im vierten Quartal 2008 in einer bislang nicht gekannten Geschwindigkeit das



**»Wir haben in der maritimen Industrie sehr erfolgreiche Jahre hinter uns und gehen auch mittel- bis langfristig von einer positiven Entwicklung aus.«**

**Michael Behrendt, Vorsitzender des Verbandes Deutscher Reeder**

Volumen weg. Tangiert waren dabei in erster Linie die volumenstarken Fahrtgebiete, Europa-Fernost und der Transpazifik. Die daraus resultierende geringere Nachfrage der Liniereedereien nach Chartertonnage, führte in der Folge zu einem Einbruch dieser Märkte um bis zu 30 Prozent.

Im Containerverkehr waren die Reedereien wachstumsverwöhnt. Der durch-

schnittliche Anstieg fiel in den vergangenen sechs Jahren regelmäßig zweistellig aus. Für 2008 beträgt das Wachstum etwa sieben Prozent Zuwachs, wobei insbesondere in der zweiten Jahreshälfte der Druck auf die Raten ständig zunahm.

Noch sei die Weltwirtschaft nicht wieder angesprungen, wengleich weiterhin Waren befördert würden. Die Schifffahrtsunternehmen schöpften derzeit alle Möglichkeiten und Kosteneinsparungspotentiale aus, um den Ladungsverlusten zu begegnen. Es werden Dienste zusammengefasst, Schiffe aufgelegt oder sie fahren langsamer, so dass zusätzliche Einheiten pro Dienst eingesetzt werden müssen. Einige Reeder meiden auch den Suezkanal und fahren stattdessen um das Kap der Guten Hoffnung. Die Kosten für diesen Umweg liegen signifikant unter den Kanalgebühren. Allein die einmalige Passage mit einem großen Containerschiff kostet ca. 600 000 Dollar. Und schließlich versuchen die Reedereien, die Ablieferung georderter Schiffe zu verzögern oder – wenn möglich – sie sogar zu stornieren. Dies führe jedoch „unabweisbar zu negativen Effekten bei unseren Partnern, der in- und ausländischen Werftindustrie“, betonte Behrendt.

Wo insgesamt weniger Volumen transportiert wird, reduziert sich auch das Aufkommen in den Häfen. Sowohl im Massengutbereich als auch im Containerverkehr sind derzeit teilweise substantielle Ladungsrückgänge zu beobachten. Behrendt appellierte jedoch eindringlich, daraus nicht den Schluss zu ziehen, diese Entwicklung zum Anlass zu nehmen, um notwendige, teilweise bereits seit Jahren verzögerte Ausbauprojekte zu den Akten zu legen. Dies gelte insbesondere für Maßnahmen des Hafenausbaus sowie der Zufahrten auf der Land- und Seeseite.

Sehr eindringlich hob Behrendt jedoch hervor, dass die maritime Industrie zwar unter der Konjunkturkrise leidet, sich aber keineswegs in strukturellen Problemen befindet: „Es ist und bleibt eine

Wachstumsindustrie mit rund 500 000 Beschäftigten in Deutschland, die einen Umsatz von 54 Mrd. € erwirtschaften. Unsere Industrie zählt damit zu den wirtschaftlich wichtigsten und fortschrittlichsten Industrien in unserem Lande. Wir haben sehr erfolgreiche Jahre hinter uns und gehen auch mittel- bis langfristig von einer positiven Entwicklung aus.“ Dafür nannte Behrendt vier wesentliche Gründe:

► Schifffahrt ist eine Wachstumsindustrie: Welthandel und Globalisierung werden sich fortsetzen.

► Die deutsche Seeschifffahrt ist innovativ und zukunftsorientiert: Die deutsche Handelsflotte ist heute mit Abstand die im Durchschnittsalter jüngste. Während die chinesische Flotte bei 20 Jahren oder die amerikanische bei 19 Jahren rangiert, beträgt das Durchschnittsalter der deutschen Schiffe lediglich acht Jahre.

► In Deutschland werden alle Facetten der maritimen Wirtschaft abgedeckt, mit einer Weltmarktführerschaft in vielen Bereichen

► Geeignete politische Rahmenbedingungen für diese positiven Strukturentwicklungen. Die Voraussetzungen dafür wurden vor 20 Jahren mit der Etablierung des „Internationalen Seeschiffahrtsregister – ISR“ und vor zehn Jahren mit der Tonnagesteuer geschaffen.

### Erfolgsmodell Tonnagesteuer

Nachdem Behrendt noch einmal einen geschichtlichen Rückblick zur Entstehung der Tonnagesteuer vollzogen und deren Bestandteile als besondere Art der Gewinnermittlung für die Handelschifffahrt erläutert hat, gab er eine ausführliche Einschätzung des Nutzens der Tonnagesteuer für den maritimen Standort Deutschland:

So bestand die deutsche Handelsflotte als die Tonnagesteuer 1999 in Kraft trat, aus knapp 1800 Schiffen. Heute sind es mit rund 3500 Schiffen fast doppelt so viele.

Nach Vermessung hat sich die Flotte seit Einführung der Tonnagesteuer sogar vervierfacht.

Die deutsche Handelsflotte gehört damit zu den größten der Welt. Die Zahl der beschäftigten Seeleute beträgt ungefähr 63 000. Die deutsche Handelsflotte

erwirtschaftet pro Jahr ca. 20 Mrd. Euro Einnahmen und zählt im innerdeutschen Vergleich als zweitgrößter Exporteur von Dienstleistungen.

In diesem Zusammenhang hob Behrendt hervor, dass diese Entwicklung – als ein Resultat der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und der Schiffsfinanzierung in Deutschland – ein überdurchschnittliches Wachstum widerspiegelt. Mit der deutschen Schiffsfinanzierung konnte die Schifffahrt am Standort Deutschland in den vergangenen zehn Jahren die enorm gestiegene Nachfrage nach Transportleistungen der boomenden globalen Wirtschaft bedienen.

Behrendt: „Die Konstruktion der Tonnagesteuer ist ein wesentlicher Grund dafür, dass der Aufschwung der Schifffahrt der gesamten maritimen Wirtschaft in Deutschland zugute kommt. Und nicht nur ihr, sondern auch den staatlichen Haushalten und den Sozialversicherungssystemen.“

Der Schifffahrtsstandort Deutschland sei in den zehn Jahren seit der Einführung der Tonnagegewinnermittlung ein weltweit bedeutender Standort geworden. In mancher Hinsicht sei Deutschland der wichtigste Standort, so für die

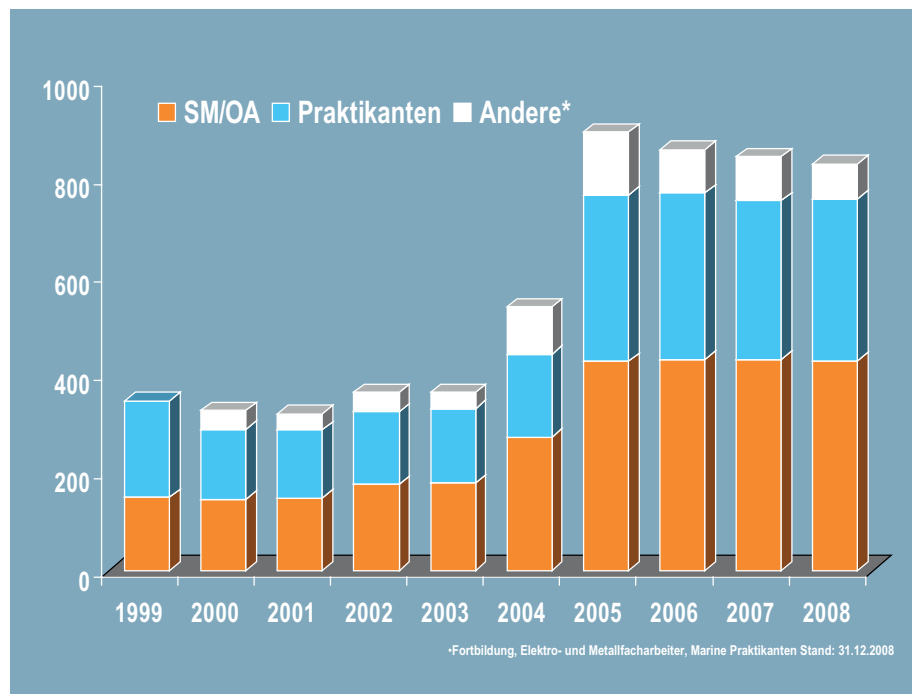
Containerschifffahrt und die Schiffsfinanzierung.

Von der Ansässigkeit der Reedereibetriebe im Inland profitiere auch die übrige maritime Wirtschaft. Die deutschen Werften bedienten zwar nur zu 36 Prozent deutsche Besteller, aber auch wenn ein Schiff in Korea oder China gebaut wird, seien ca. 70 Prozent der Ausrüstung von deutschen Schiffbauzulieferunternehmen.

Darüber hinaus wies Behrendt darauf hin, dass die deutschen Reedereibetriebe auch Kunden der übrigen maritimen Wirtschaft sind und so deren wirtschaftliche Stärke stabilisieren.

### Maritimes Bündnis

Nachdrücklich betonte Behrendt die Bedeutung der nachfolgenden Einführung der Nationalen Maritimen Konferenzen im Jahr 2000, die Ernennung eines Maritimen Koordinators – heute in Person von Staatssekretärin Dagmar Wöhl – sowie der Abschluss des Maritimen Bündnisses zwischen Bund, Ländern, der Gewerkschaft ver.di und dem Verband Deutscher Reeder. Diese Instrumentarien hätten ganz wesentliche weitere Impulse für die Weiterentwicklung ►



Ausbildungszahlen seit 1999

des maritimen Standortes Deutschland gebracht.

In den Nationalen Maritimen Konferenzen sind die wesentlichen Bedingungen für den Erfolg des maritimen Standorts Deutschland weiterentwickelt und verfeinert worden. Die sehr konstruktiven Gespräche und Diskussionen haben stets unter der Leitung des Bundeskanzlers gestanden bzw. stehen heute unter der persönlichen Führung der Bundeskanzlerin. Damit haben die Maritimen Konferenzen großen Anteil daran, dass die deutsche Schifffahrtspolitik konsequent und nachhaltig gestaltet worden ist. In diesem Zusammenhang bedankte sich der VDR-Vorsitzende im Namen der gesamten maritimen Wirtschaft für diese hervorragende Zusammenarbeit und Unterstützung.

Nachfolgend ging Behrendt explizit auf zwei Themen ein, die auf den Tagesordnungen der Nationalen Maritimen

Konferenzen stets im Vordergrund standen und die mit der Tonnagesteuer eng verknüpft sind:

► 2003 wurde von der Bundesregierung eine umfassende Bewertung der Lohnnebenkosten vorgenommen, die im internationalen Vergleich nachteilig für deutsche Unternehmen sind. Die eingeleiteten Maßnahmen kompensieren etwa zwei Drittel der höheren Kosten im Vergleich zum Betrieb unter ausländischen Flaggen. Es verbleibt insgesamt jedoch eine Differenz von etwa 500 000 Dollar pro Schiff – ein relevanter Betrag, insbesondere angesichts der derzeitigen wirtschaftlichen Situation. Einige EU-Mitgliedstaaten geben einen Anreiz zum Führen der nationalen Flagge, indem sie die Differenzen bei den Lohnnebenkostenvollständig ausgleichen. Dies, so betonte Behrendt stehe durchaus im Einklang mit den Leitlinien der Europäischen Kommissi-

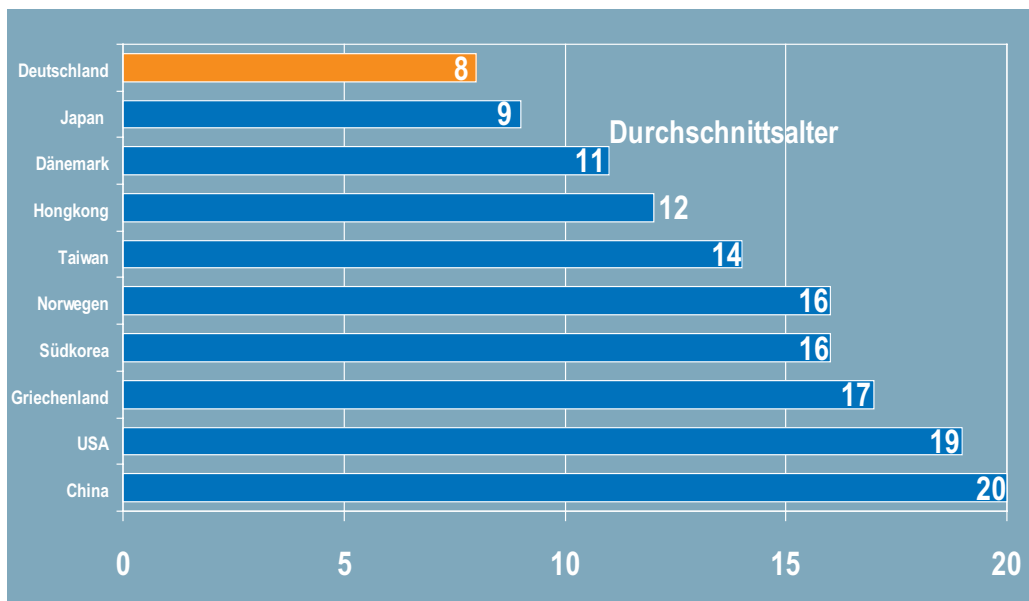
on. In Zeiten wirtschaftlicher Krisen erscheine es angemessen, im Interesse des deutschen Arbeitsmarktes auch in Deutschland hierüber erneut nachzudenken.

► Als zweiten Aspekt stellte Behrendt die Beschäftigungs- und sozialpolitischen Belange heraus. Nach Jahren mit rückläufigen Zahlen für Auszubildende in seemännischen Berufen wurde auf der Nationalen Maritimen Konferenz 2003 eine Offensive gestartet, die den Trend umkehren sollte. Ziel war, mehr Auszubildende für die Schifffahrt zu gewinnen und ihnen eine Perspektive für die spätere Beschäftigung an Bord oder anschließend an Land zu geben. Dies, so Behrendt, sei eindrucksvoll gelungen.

Das gemeinsam zwischen Regierung und VDR verabschiedete Maßnahmenpaket enthielt nicht nur die vom VDR gewünschte und von der Bundesregierung erklärte nachhaltige Garantie

der Tonnagesteuer, sondern auch klare Zusagen des Verbandes, eine festgelegte Zahl von Schiffen unter deutsche Flagge zu bringen. „Wir haben unsere Zusage mit 504 Schiffen zum Jahresende 2008, rund 100 mehr als im Vorjahr, trotz eines sich signifikant verschlechternden Umfeldes eingehalten! Lassen Sie uns durch eine gestaltende Politik gemeinsam dazu beitragen, dass dieser positive Strukturtrend in eine nachhaltige Entwicklung überführt werden kann“, appellierte Behrendt.

Zum Engagement der Reederschaft bei der Ausbildung von Seeleuten führte Behrendt aus, dass der VDR die Ausbildung zum Schiffsmechaniker neben der Förderung des Bundes auch in Eigeninitiative fördert und die Küstländer beim Ausbau der Kapazitäten der Seefahrtsschulen unterstützt. Der Erfolg werde an den gestiegenen Ausbildungszahlen sichtbar. Belief



Durchschnittsalter im internationalen Vergleich

Quelle: VDR/ISL SSMR September/Oktober 2008

sich 2003 die Zahl Berufsanfänger in der deutschen Seeschifffahrt auf 300, hat sich diese Zahl im vergangenen Jahr fast verdreifacht. Die Zahl der deutschen Seeleute steigt wieder an.

Die Sechste Nationale Maritime Konferenz Ende März wird dieses Thema wieder in den Mittelpunkt des Arbeitskreises Seeschifffahrt stellen.

### Nachhaltigkeit

In Bezug auf Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit führte Behrendt aus: „Die deutsche Schifffahrtspolitik ist auf Nachhaltigkeit angelegt. Das gilt für die Tonnagesteuer als wichtigste Grundlage der Besteuerung von Schifffahrtsunternehmen in Deutschland. Das gilt auch für die übrigen Bereiche der Schifffahrtspolitik, wie Beschäftigungs-, Schiffsicherheits- und Meeresumweltpolitik.“

Gerade die Schiffsicherheits- und Meeresumweltpolitik hätten von der Einführung der Tonnagesteuer profitiert. Die deutsche Handelsflotte sei heute mit Abstand im Durchschnittsalter die jüngste.

Die deutsche Handelsflotte gehöre daher zu den modernsten Flotten nach den neuesten Schiffsicherheits- und Umweltschutzstandards.

Das Thema „Umwelt“ steht im Mittelpunkt eines eigenen Arbeitskreises auf der Nationalen Maritimen Konferenz in Rostock. „Wir arbeiten an einer internationalen Lösung für eine global tätige Schifffahrt, die bis zur Klimakonferenz in Kopenhagen am Ende dieses Jahres stehen soll. Wir plädieren dabei für die Einrichtung eines internationalen Kompensationsfonds. Die Mittel sollten von der internationalen Schifffahrt erbracht und zur nachhaltigen Reduktion von CO<sub>2</sub> eingesetzt werden. Oberste Priorität hat dabei, dass wir zu einer einheitlichen weltweiten Lösung kommen, die am Ende nicht zu Wettbewerbsverzerrungen führt und die großen Anstrengungen der deutschen Reeder konterkariert“, fasste Behrendt den Standpunkt des VDR zusammen.

### Ausblick

Trotz der beispiellosen wirtschaftlichen Krisenlage seien die deutschen Reeder mit den wichtigsten Rahmenbedingungen weiterhin gut ausgestattet. Behrendt verlieh seiner Überzeugung Ausdruck, dass die Weltwirtschaft und mit ihr die Schifffahrt nach dem Ende dieser Krise an ihre besonders in den letzten Jahren so positive Entwicklung wieder anknüpfen könne.

Trotz aller augenblicklichen Herausforderungen, gebe es keine ernsthaften Zweifel daran, dass die Schifffahrt mittel- und langfristig weiter wachsen wird. Sobald die Konjunktur wieder anspringt, werde sich dies auch in der Industrie positiv niederschlagen. Allerdings überstiegen der Auftragsbestand der Werften und damit die Zahl der in den Markt kommenden Schiffe kurzfristig die Nachfrage. Dies führe unabweichlich bei einer Reihe von Unternehmen auf den internationalen Märkten zu außerordentlich schwierigen Anpassungsprozessen.

Für den globalen Containerverkehr gehe Global Insight, als in der Branche anerkanntes Prognoseinstitut, nach den

neuesten vorliegenden Zahlen für dieses Jahr von einem Volumen von 119 Mio. Standardcontainern aus. Das bedeutete einen Rückgang von 0,5 Prozent gegenüber 2008. Seit 1967, dem Beginn des internationalen Containerverkehrs, hat es lediglich zwei Jahre ohne Wachstum gegeben. Und für den Zeitraum 2010 bis 2013 wird schon wieder ein Anstieg um etwa sechs Prozent pro Jahr vorausgesagt.

Wie die Entwicklung der Weltwirtschaft verlaufen wird, sei heute nicht solide zu sagen. Es wird sehr davon abhängen, wie schnell und wie umfassend die diversen Konjunkturprogramme den Trend umkehren helfen. Die deutsche Exportwirtschaft gehört in vielen Bereichen zu den Weltmarktführern, und werde bei einem Anspringen des globalen Warenaustausches zu den bevorzugten Partnern gehören. Wichtig sei insbesondere, dass die USA wieder den Part der Konjunkturlokomotive übernehmen und dass China innenpolitisch stabil bleibt.

Behrendt richtete seinen abschließenden Appell an die anwesende Politik: „Daran, dass der Schifffahrtsstandort Deutschland international konkurrenzfähig geworden ist, haben ISR und Tonnagesteuer großen Anteil. Aber um im globalen Wettbewerb an der Spitze zu bleiben, brauchen wir weiterhin den engen Schulterchluss von Politik und Wirtschaft, brauchen wir Ihre Unterstützung.“ ☘

## Anker und Ankerstegketten

- Anker und Ankerstegketten**  
Anker und HHP-Anker in allen Größen und Gewichten.  
Ankerketten und Zubehör. 12,5 mm bis 162 mm.
- Güteklassen:**  
II, III und IIII.
- Klassifikationen:**  
DNV, BV, LRS, ABS, GL.

**SEACAT SCHMEDING**  
Tel.: +49 40 373 646  
Fax: +49 40 367 373  
hamburg@seacat-schmeding.com  
www.seacat-schmeding.com

*Wir haben ein großes Lager und können weltweit liefern.*