

Positionspapier Short Sea Shipping / ERSTU

Einleitung

Historisch betrachtet bewegen sich die europäischen Küstenverkehre in einer festen Verzahnung mit der europäischen Industrie. Sie sind das Rückgrat der europäischen Wirtschaft für Stückgut- und Massentransporte über kurze, mittlere und lange Distanzen.

Mit der Einführung des zollfreien EU-Binnenmarktes 1993 fielen Handels- und Transporthemmnisse für den Straßen- und Bahnverkehr weg, nicht aber für den Seeverkehr. Die Folge waren überproportional wachsende Straßengüterverkehre.

Europäische Tunnelbau- und Brückenbauprojekte, häufig unterstützt mit öffentlichen Mitteln, sowie neue Ro-Pax- und Fährendienste förderten zusätzlich das Wachstum im Straßengüterverkehr.

Die steigende Transportnachfrage im Straßengüterverkehr feuerte die Nachfrage nach LKW an, die in modernen Großserien günstig für den europäischen Markt nach jeweils gültigen Umweltstandards gebaut wurden.

In der Schifffahrt sorgten gute Nachfrage und lukrative Steuerabschreibungsmodelle in den 60-/70-er Jahren für eine Ankurbelung des Schiffbaus. Gebaut wurde allerdings nach alten Standards in unwirtschaftlichen Kleinserien.

Mit Beginn der Containerverkehre in Europa in den 60-er Jahren (See/Land) wurden die Grundlagen für neue Warenströme geschaffen. Mit der Einführung von 45' Paletten weiter Container gelang die Gleichschaltung der Ladungskapazitäten LKW/Schiff und ein wichtiger Schritt in Richtung kombinierter Verkehr für den Industrie- und Konsumgüterbereich.

Trotz steigender Transportnachfrage in Europa verliert die Schifffahrt aber weiterhin Ladung an die Straße. Entscheidend für diese Entwicklung sind unseres Erachtens nach die schlechten Rahmenbedingungen in der europäischen Schifffahrt, der unwirtschaftliche Schiffbau und die unwirtschaftlichen Betriebsstrukturen der Flotten.

A - Schlechte Rahmenbedingungen für den Seetransport in Europa

Vereinfachte Verzollungsverfahren

Leider konnte bisher die Seeschifffahrt nicht an den Zoll- und Handelsfreizügigkeiten der EU partizipieren. Aufwendige Dokumentation bedeutet einerseits mehr Arbeit an Bord und an Land und andererseits Mehrkosten in den Häfen durch Agenturgebühren für Dokumente und Verzollung.

Ansätze zur Vereinfachung werden von der EU angestrebt (National Single Window (NSW)), lassen aber auf sich warten. Die EU wartet auf mehr nationales Engagement, die Mitgliedsländer lassen sich Zeit.

Fazit: Es muss politisch Druck auf die EU ausgeübt werden, dieses Verfahren schnellstens umzusetzen. Dazu benötigt die Schifffahrt insbesondere für den europäischen Trade Fürsprecher, die entsprechende Lobbyarbeit leisten können. **Bereits 2009 hat die EU einen Aktionsplan zur Errichtung eines Europäischen Seeverkehrsraum ohne Grenzen verabschiedet und Frau Carla Preis, damaliges Direktorat Transport/Move formulierte: „Der Schiffsverkehr muss so einfach und grenzenlos werden wie der LKW Verkehr quer durch Europa.“**

Schiffsagentur

Die Klarierung ist ein entscheidender Kostenfaktor bei den gesamten Hafenkosten. Traditionell bestimmt die Ladung, wer die Schiffsagentur im Hafen übernimmt. Nationale Agenturtarife verschaffen den Agenturen das Recht, hohe Gebühren zu verlangen. Können die Agenturaufträge im freien Wettbewerb durch die Reederei vergeben werden, sind Rabatte zwischen 50 und 80 % möglich. Zudem werden viele klassische Aufgaben von Schiffsagenten durch die zunehmende Digitalisierung nicht mehr benötigt. Der richtige Ansatz des National Single Window seitens der EU muss umgesetzt werden und wird danach letztendlich zu Einsparungen bei den Agenturgebühren führen müssen. Die Schiffe können sich zentral und digital überall selbst direkt anmelden.

Fazit: Wir stellen die Forderung, dass **nur die Reederei** den Agenten im Hafen bestimmt und bezahlt und die Digitalisierung im Rahmen des NSW umgesetzt wird. Auch hier muss die EU aktiv werden und sich gegen nationale Verbände/Ansprüche durchsetzen. Lobbyarbeit ist gefragt.

Lotsenannahmepflicht

Schiffe müssen sicher in die Häfen ein- und ausfahren können. In den letzten 20 Jahren hat es große technische Entwicklungen in der elektronischen Navigation gegeben. Dennoch fahren wir mit großem Kostenaufwand mit See-, Fluss- und Revierlotsen an Bord wie in alten Zeiten.

Fazit: Wir stellen die Forderung, die Lotsenpflicht angemessen zu lockern, die Gebühren zu senken und seitens der Häfen adäquate elektronische Leitsystem zur Verfügung zu stellen, vergleichbar mit den Landesystemen auf den Flughäfen durch Fluglotsen. Hier undenkbar physische Lotsen an Bord nehmen zu müssen und im LKW Verkehr werden erste autonome Fahrstrecken selbst ohne Fahrer getestet und die Schifffahrt bewegt sich immer noch in alten und teuren Leitsystemen.

Hafengebühren

Der Bau und die Instandhaltung von Häfen und Kaianlagen kostet Geld. Die Schiffe bezahlen mit den Hafengebühren einen Teil dieser Kosten. Jedes Schiff setzt aber mit dem Hafenanlauf und der Ladung eine Wertschöpfungskette in Gang (Umschlag, Lagerung, Verarbeitung, Nachlauf). Der Hafen sollte daher ein großes Interesse haben, Schiffe und Ladungen durch gute Rahmenbedingungen und Serviceleistungen anzuziehen. Aufgrund der europäischen Geographie, der guten Straßeninfrastruktur und den geringen Straßenbenutzungsgebühren ist der LKW der größte Konkurrent für Schiffe und Häfen.

In der Kalkulation eines Seetransportes zählen alle Kosten. Von der Verzollung bis zu den Hafenkosten und sonstigen „Fees“, für die sich manche Hafendienstleister phantasievolle Namen einfallen lassen.

Niedrige Hafenanlaufkosten trügen dazu bei, dass mehr Ladungen über den Seeweg generiert würden und statt nur einem Lade- oder Löschhafen könnten auch mehrere Häfen mit Teilladungen bedient werden. Dies würde in der Folge zu mehr Verladungen und zu mehr Beschäftigung in den Häfen sorgen und könnte den Transport ab Lieferanten oder zu den Empfängern verkürzen, also die Straßen entlasten und somit einen nachhaltigen Beitrag zum Umweltschutz leisten.

Fazit: Die gesamten Hafenanlaufkosten sind ein wichtiger Kostenfaktor in der Transportkalkulation und daher maßgeblich für eine nachhaltige Transportverlagerung „From Road to Sea“ verantwortlich. Eine spürbare Senkung aller Kosten würde am Ende der Gesamtrechnung den Hafenbetreibern,

Dienstleistern und Schiffen einen Mehrwert schenken und last but not least der Umwelt zu Gute kommen.

Insbesondere sollten „Tonnage Dues“, die auf Distanzen oder Fahrtgebiete berechnet werden, zumindest umgeschichtet werden. Kurze oder küstenparallele Destinationen/Verkehre sollten entlastet werden. Hier ist der LKW wieder unser größter Konkurrent.

Insgesamt können wir durch eine Kostenentlastung zum LKW konkurrenzfähige Raten anbieten und so mehr Ladung auf die „Motorways of the Seas“ bringen.

Das Thema Häfen ist insofern auch reformbedürftig, weil überwiegend von der öffentlichen Hand geschaffene Infrastrukturen nur an 5 Wochentagen der Schifffahrt zur Verfügung gestellt werden. Short Sea Terminals sollten mindestens 6/24 zur Verfügung stehen. Die Praxis der „FRIDAY 5 PM / MONDAY 8 AM“ - Klausel ist ein Relikt der Vergangenheit und stammt noch aus der Zeit um 1900 und gehört abgeschafft. Hier müssen die Gewerkschaften mit ins Boot geholt werden. Einer der größten Kostenfaktoren sind die unbeschäftigten Zeiten, in denen wir am Wochenende im Hafen liegen. Mit einer schnelleren Abfertigung haben wir kürzere Reisen und damit niedrigere Kosten. Auch so werden wir besser in der Lage sein, dem LKW Paroli zu bieten.

Unwirtschaftlicher Schiffsbau und seine Folge

Der Schiffsbau und die Befrachtung der Flotten der letzten 30-40 Jahre waren geprägt von der Philosophie, am Schiff zu verdienen und nicht mit dem Schiff. Das KG-System und Steuerabschreibungsmodelle waren lange Jahre der größte wirtschaftliche Anreiz in die Schifffahrt zu investieren und führte zum Bau von Überkapazitäten. Mit Beginn der Wirtschaftskrise 2008 zeigten sich die Schwächen der KG's und Reedereien, die nicht robust genug für eine Finanzkrise aufgestellt waren. Gründe hierfür waren unter anderem hochpreisig eingekaufte Schiffe mit hohen Kapitalkosten, die nach alten technischen Standards gebaut waren, ohne wirtschaftliche und umweltfreundliche Antriebe. In der Regel waren es die Schiffe, die als erstes Zins und Tilgung nicht mehr leisten konnten und den KG's und Reedereien verloren gingen.

In der Folge wurde der Schiffsbau rückläufig, weil Schifffahrt für Investoren und Banken keine lukrativen Renditen erwarten ließ. Bis heute lässt sich in der Frachtschifffahrt keine signifikante Wende erkennen. Die Wirtschaftskrise ist von vielen Bereichen der Wirtschaft längst überwunden worden, weshalb man in der maritimen Wirtschaft nicht mehr von einer Wirtschaftskrise sprechen kann, sondern von einem Strukturwandel, wie es andere Branchen wie Stahl und Kohle bereits erlebt haben.

Die Schifffahrt ist nun gefordert, eigeninitiativ neue Geschäftsmodelle mit guten Renditen zu entwickeln, somit Anreize für Banken und Investoren zu schaffen wieder in Schiffe zu investieren, um die stetig alternden und schrumpfenden Flotten in Europa zu erneuern.

Der angesprochene Strukturwandel bedeutet, weg vom Kassageschäft der vergangenen 25 Jahre, bei dem das Schiff fast ausschließlich ein Investitionsprojekt war, wieder hin zur klassischen Schifffahrt:

Neubauten gegen Ladung/Beschäftigung, das Schiff als ein Teil der industriellen Kette, tailor made Schiffe und Designs für die Ladungsseite.

Eine Möglichkeit wäre der Serienschiffbau von Standardschiffen ähnlich wie im Fahrzeug- und Flugzeugbau (Airbus – Seabus). Niedrige Stückpreise und niedrige Kapitalkosten führen auch im Seefrachtgeschäft zu besseren Renditen. Eine große Flotte mit Standardseeschiffen bietet mehr Wettbewerbsfähigkeit z.B. im operativen Bereich durch die Vermeidung von Ballastfahrten oder

Kostenvorteile durch Skaleneffekte bei der Beschaffung von Treibstoffen und Schmierölen. Unter dem Gesichtspunkt Umweltstandards würden so auch neue Maßstäbe gesetzt, da diese moderne Flotte ausschließlich mit neuen Antrieben und Brennstoffen gefahren wird, weg vom Schweröl, um so relevante Einsparungen bei der CO₂- und NO_x-Thematik zu realisieren.

Zudem kann die EU Schiffsbau-Expertise in Europa so im Rahmen von privilegierten Partnerschaften (Vergleich Hanse) gehalten werden, um nicht zu sehr in chinesische Abhängigkeiten zu geraten. *

Schiffe, die gemäß der Athener EU Deklaration von 2015 „schwimmende Straßen oder Brücken in den EU Infrastruktur darstellen“ (Motorways of the Sea), kommen so in den Genuss einer Förderung durch EU Beihilfen und sind Motor für die Schaffung von Arbeitsplätzen in der EU entlang der maritimen Wertschöpfungskette, insbesondere in der Werftindustrie. Die Schaffung einer EU-Flotte würde zudem die Versorgung aller Europäer mit Konsumgütern und die Versorgung der EU-Industrie mit Rohstoffen und Anlagen sicherstellen und die EU unabhängiger von anderen Schifffahrtsnationen machen.

*(Anmerkung zu den auffälligen Expansionen chinesischer Interessen in Europa – Hafenterminal/Schifffahrtslinien/Schlüsselindustrien)

Fazit

Um Short Sea Shipping fit für die Zukunft zu machen, brauchen wir

- bessere Rahmenbedingungen,
- wirtschaftliche, umweltfreundliche Schiffe und
- mehr industrielle Strukturen in der Schifffahrt.

Es gibt bereits entsprechende Projekte seitens der EU. Es fehlt an der Durchsetzung und vor allen Dingen an einer richtigen und intensiven Lobbyarbeit zwecks Umsetzung der angeführten Themen.

WP/Haren/26.7.2017