



Die MS 'WILSON FLEX I' ist auf Basis eines komplett neuen Schiffsdesigns entstanden und soll neue Standards in der europäischen Schifffahrt setzen

# Zeitenwende in der europäischen Schifffahrt

Die Schifffahrt in Europa hat sich in der Vergangenheit stetig weiterentwickelt. Seit 1995 ist die ARKON Shipping GmbH & Co. KG mit Hauptsitz in Haren Teil dieser Entwicklung und gehört heute zu den großen Befrachtungshäusern in Europa. Wirtschaftsforum sprach mit Torsten Westphal, Geschäftsführer der ARKON Shipping GmbH & Co. KG, über die Zeitenwende in der europäischen Schifffahrt sowie Herausforderungen und Chancen für die Zukunft.

Interview mit



*Torsten Westphal,  
Geschäftsführer  
der ARKON Shipping GmbH &  
Co. KG*

**Wirtschaftsforum:** Herr Westphal, die europäische Schifffahrt hat eine spannende Historie. Wie steht diese in Verbindung mit der ARKON Shipping GmbH & Co. KG?

**Torsten Westphal:** Ein kurzer Rückblick hierzu. Die Schifffahrt war am erfolgreichsten als die Abkoppelung des Handels von der Monarchie gesellschaftliche Veränderungen in weiten Teilen des heutigen Europas herbeigeführt hat, erste Sozialsysteme geschaffen wurden, für prosperierende Küstenregionen und Hafenstädte bis in die Gegenwart sorgte. Die Hansezeit war ein Beispiel von funktionierenden privilegierten Partnerschaften unter verschiedenen Marktteilnehmern, das Schiff ein Teil einer schon damaligen

industriellen Kette, die Kogge als ein europäisches Standard-schiff. Heute wohnen als Folge dieser Blütezeit etwa 70% der Europäer an den Küsten, in den Großstädten am Meer oder in den Flussmetropolen. Ich bin selber

Hanseat, in Bremen geboren und habe den Beruf des Reederei- und Schifffahrtskaufmanns dort erlernt und gelebt. In den 1980er-Jahren entstand aufgrund günstiger steuerlicher Abschreibungen für direkte

Schiffsinvestitionen ein neues sehr erfolgreiches Geschäftsmodell für ein Großteil der deutschen Schifffahrt, das Schiff als ein Anlageobjekt für Investoren und Banken.

Von dem Schiffsmakler als Dienstleister für den Reeder und der verladenden Industrie zuvor wurden wir auch zu einem Dienstleister für Banken und Investoren. Unsere Aufgabe war es u.a. diesen Investoren durch Schiffsneubauten neue Anlagemöglichkeiten zu schaffen, mit Hilfe der weltweit vernetzten Schiffsmakler und Ladungskunden.

Man nennt diese Zeit mittlerweile in Fachkreisen die goldenen Jahrzehnte dieser Schifffahrt mit unglaublichen Chancen, Herausforderungen mit ungeahnten Wachstumsmöglichkeiten.



Die MS 'WILSON FLEX I' entspricht den neuesten Standards in Bezug auf Energieeffizienz und digitaler Technik

Auf Basis meiner eigenen Erfahrung und durchaus dem Bremer Leitspruch „Buten un binnen, wagen un winnen.“ (Übersetzung: „Draußen und drinnen – wagen und gewinnen.“) folgend bin ich im Jahr 1995 dem Ruf nach Schiffsmakler-Expertise einer aufblühenden Reederschaft aus Haren (Ems) gefolgt und habe dort gemeinsam mit zwei Harener Reedern beschlossen, eine klassische Schiffsmaklerei aufzubauen, mit dem Ziel der Selbstvermarktung der uns unseren Reedern anvertrauten Schiffe.

**Wirtschaftsforum:** Wie hat sich das Ganze weiterentwickelt?

**Torsten Westphal:** 20 Jahre un-aufhörlich extrem wachsend. Der Tonnagezufluss war stetig, der Welthandel brummte, zweistellige Wachstumspfade, gerade auch im Bereich der Containerschiff-fahrt, bis die Blase platzte und sich die Subprime-Krise in den USA andeutete.

Mit der Lehman-Krise 2009 brach der Welthandel um circa 11% über alle Frachtbereiche ein. Das Hauptproblem wurde das fehlende Vertrauen im Interbankenhandel, fehlender Letter of Credits Fazilitäten, der Zusammenbruch von Banken und Versicherungskonzernen. In der Folge dieses Bankenbebens wurde auch das so erfolgreiche Investorenmodell 'Schiff' zum Problemfall nahezu für alle weltweiten schiffsfinanzierenden Banken und nach Jahren der Androhung erfolgte in den letzten Jahren ein erzwungener Abverkauf der deutschen Schiff-



Die ARKON Shipping GmbH & Co. KG hat seit 1995 ihren Hauptsitz in Haren



#### KONTAKTDATEN

ARKON Shipping GmbH & Co. KG  
 Boschstraße 16  
 49733 Haren  
 Deutschland  
 ☎ +49 5932 72780  
 arkon@arkon-shipping.de  
 www.arkon-shipping.de

KG's zu Dumpingpreisen. Ich sah mich bereits 2010 gezwungen neue Geschäftsmodelle für die Fortführung meines Unternehmens zu entwickeln, diese Zeitenwende in der europäischen Schifffahrt anzunehmen und als Herausforderung und zugleich Chance verstehend zu entwickeln. Wir haben unser neues Geschäftsmodell visionär analysiert und entwickelt und in einem engen Dialog mit der verladenden Wirtschaft dann Stück für Stück umgesetzt. Unter anderem haben wir aufgrund fehlender Schiffsdesign-Innovationen im europäischen Seeverkehr, in

enger Kooperation mit der verladenden Wirtschaft, eigene neue Schiffsdesigns entwickelt und an die aktuellen und zukünftigen Anforderungen wie Digitalisierung und Klima- und Umweltschutz angepasst. So ist nun der erste Neubau von fünf Schiffen, die MS 'WILSON FLEX I', vor kurzem in Europa angekommen mit der Vision als moderne Hanse-Kogge für Europa einen neuen Standard zu etablieren.

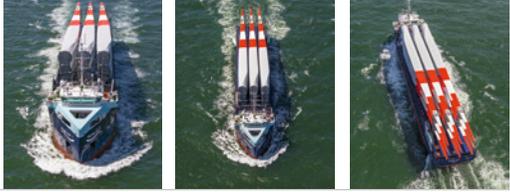
**Wirtschaftsforum:** Sie haben viele Ideen und Pläne für die Schifffahrt in Europa. Wie möchten Sie diese umsetzen?

**Torsten Westphal:** Alle Stakeholder der Branche müssen erkennen, dass wir in einer Zeitenwende leben und gemeinsam einen neuen Kurs fahren. Da beziehe ich explizit Schiffbau, Design, verladende Industrie, Häfen, Europas Politik und Verwaltung mit ein. Wir erleben nicht nur eine Zeitenwende hinsichtlich der Finanzierung von Seeschiffen, sondern zugleich die gewaltige Chance Klima- und Umweltschutz und die Digitalisierung zu nutzen, gemeinsam maritime Verantwortung auch für nachfolgende Generationen zu übernehmen. Wir müssen jetzt und massiv uns verändern. Eine Fortführung der Vergangenheit darf es so nicht geben. Seit mehr als zehn Jahren engagieren wir uns bereits aktiv für mehr Klima- und Umweltschutz im maritimen Sektor und fordern schnellere Unabhängigkeit von fossilen Brennstoffen.



Mit der MS 'WILSON FLEX I' können eine Vielzahl von Schiffsladungen wie zum Beispiel Rotorblätter für Windkraftanlagen effizient transportiert werden





Wir haben dafür bereits 'Grüne Modelle' entwickelt, müssen aber zur Kenntnis nehmen, dass die Gas- und Erdölindustrie nach wie vor ihre Geschäftsfelder sehr effizient verteidigt und dadurch einer Dekarbonisierung der Treibstoffe noch viele Hürden nehmen muss. Dennoch sind wir optimistisch eine Energiewende auf See in Zusammenarbeit mit vielen Teilen unserer Gesellschaft auf diversen Plattformen wie auch dem Maritimen Cluster e.V., in Verbänden, in der Politik und in der verladenden Wirtschaft am Ende erfolgreich umzusetzen. Ich/Wir wollen ein Ende der fossilen Brennstoffe in der Schifffahrt.

Für den Bereich Befrachtung haben wir einen großen Schritt auch zur Konsolidierung der europäischen Befrachtungsszene durch die Bildung einer neuen Art der Kooperation mit unserem norwegischen Partner Wilson ASA in Bergen beschlossen. Dadurch sind wir heute eines der stärksten europäischen Befrachtungshäuser, Buchungsagent für eine Flotte von 130 Seeschiffen und können sehr effizient, zuverlässig und wirtschaftlich gemeinsam diese Flotte operieren.

Mit unseren neuen umweltfreundlichen Schiffen der 'Hanse Eco'-Serie von Küstenmotorschiffen, die wir gemeinsam mit unserem Gesellschafter, der Rhenus Gruppe realisiert haben, haben wir einen weiteren europäischen Meilenstein gesetzt.

**Wirtschaftsforum:** In der Vergangenheit haben Sie bereits viel erreicht. Was sind Ihre wichtigsten Ziele für die Zukunft?

**Torsten Westphal:** Die wichtigsten Ziele der Zukunft sind die Digitalisierung und der Klima- und Umweltschutz. Dafür muss die Politik klare Rahmenbedingungen schaffen, damit sich Industrie und Gesellschaft verbindlich darauf einstellen können. Die Hansezeit war eine der erfolgreichsten Zeiten für die Gesellschaft und auch heute versorgen wir zuverlässig mit unseren Schiffen die Industrie und Bevölkerung mit Rohstoffen. Die aktuellen Brüche der Lieferketten haben uns vor Augen geführt, dass die Globalisierung ihre Grenzen hat. Für 'systemrelevante' Produkte wird eine Europäisierung oder mehr Nähe zu Europa in der Industrie stattfinden müssen. Dazu können wir Digitalisierung und KI nutzen, um Kosten zu reduzieren und dabei schaffen wir Transportsicherheit, Verfügbarkeit sowie Nachhaltigkeit. Wir arbeiten in diesen Feldern eng mit Hochschulen und Industrie zusammen und tauschen uns regelmäßig in Seminaren und Fachverbänden aus. Am Ende stehen für uns immer ein Produkt und eine Dienstleistung, die auch von den Stakeholdern der maritimen Wirtschaft getragen wird, denn nur gemeinsam sind wir stark.

