

R E D E

**des Vorsitzenden des Vorstandes der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V., Thomas Rehder,
anlässlich der Jahreshauptversammlung am 28. Februar 2007 im CCH.**

(Es gilt das gesprochene Wort)

Sehr geehrte Damen und Herren,

es gibt zwei Höhepunkt im Jahr, an denen sich die Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. nach außen präsentiert. Das Eisbeinessen am 1. Freitag im November und die Jahreshauptversammlung, die in der Regel im Februar stattfindet. Beide Ereignisse sind gleichermaßen wichtig für unsere Branche, da Schiffsmakler eher daran gewöhnt sind, still, aber beharrlich ihre Arbeit zu leisten.

Generell können die Schiffsmakler mit dem Ergebnis ihrer Arbeit im abgelaufenen Geschäftsjahr recht zufrieden sein. Diese allgemeine Aussage trifft natürlich nicht auf jeden einzelnen Bereich der so vielfältig gegliederten Geschäftsfelder der Schiffsmakler zu, aber ich glaube, wir alle haben schon sehr viel schlechtere Jahre erlebt als 2006.

Sicher hat uns sehr geholfen, dass der deutsche Export gegenüber dem Vorjahr um 13,7 % auf 893,6 Milliarden Euro gestiegen ist. Damit wurde Deutschland zum vierten Mal in Folge Exportweltmeister. Auch die Importe legten deutlich um 16,5 % auf einen Rekordstand von 731,7 Milliarden Euro zu, ein Beleg für die steigende Binnen- nachfrage.

Der gesamte Güterverkehr in Deutschland stieg im Jahr 2006 um 5,7 %. Weit über dem Durchschnitt entwickelte sich der Seegüterverkehr. Erstmals wurde die 300 Mio. t Schwelle überschritten. Mit 300,8 Mio t waren es mehr als 7 % gegenüber dem Vorjahr. Trotz des Erreichens dieser Rekordmarkte entwickelten sich die Schifffahrtsmärkte im abgelaufenen Geschäftsjahr unterschiedlich.

Der Schifffahrt kam insbesondere zu Gute, dass sich der weltwirtschaftliche Aufschwung im Jahr 2006 fortgesetzt hat, auch wenn gegen Jahresende die konjunkturelle Dynamik – vor allem in den Industrieländern – ein wenig nachließ. Aber auch hier ist das Bild recht unterschiedlich. Während für Europa und China der Trend nach oben zeigt, ist für Japan und USA eher ein gegenläufiger Trend sichtbar. Entsprechend unterschiedlich entwickelten sich die Schifffahrtsmärkte. Ein durchgehend gutes Jahr 2006 kann nur für die Bulkcarrier und hier insbesondere im Bereich der Capesize und Panamax Frachter festgestellt werden. Abgesehen von einer leichten Delle im Frühjahr bewegten sich die Charraten stetig nach oben. Im Dezember wurde z.B. für moderne 170.000 t durchschnittlich ca. 65.000 US-\$ gezahlt. Dies ist eine Verdoppelung gegenüber dem Jahresbeginn. Ähnliche Ratensteigerungen konnten auch bei Handybulkern und Handymaxbulkern festgestellt werden.

Weniger positiv verlief die Ratenentwicklung bei Tankern. Insbesondere das Spotgeschäft bei Großtankern unterlag großen Schwankungen. Während zum Jahresbeginn gute Raten erzielt werden konnten, sanken diese zur Jahresmitte erheblich und konnten zum Jahresende etwa wieder das gleiche Niveau des Jahresanfangs erreichen. So wurde z.B. ein moderner 150.000 t Tanker für 3 Jahre zu US-\$ 37.000 am Tag geschlossen. Die Produktentanker erzielten im Jahresschnitt wieder sehr gute Ergebnisse.

Je nach Fahrtgebiet reagierte der Frachtenmarkt auch in der Linienfahrt recht unterschiedlich. In der für Hamburg so wichtigen „Rennstrecke“ nach Fernost erholten sich die zunächst gesunkenen Frachtraten im zweiten Halbjahr zunehmend, allerdings nur im Eastbound Verkehr.

Das Fahrtgebiet Amerika/Europa hingegen machte den Reedern und Linienagenten keine Freude. Das gleiche gilt für den Bereich Europa/Afrika.

Das Fahrtgebiet Europa/Südamerika lebte überwiegend vom einkommenden Verkehr. Hier kam es sogar zu Engpässen während der Erntezeit in Südamerika.

Erfreuliche Nachrichten sind aus dem Hamburger Hafen zu berichten. Erneut hat der Seegüterumschlag zugelegt. Mit rd. 135 Mio Tonnen lag das Ergebnis 2006 um 7,3 % über dem Vortjahresresultat. Nur knapp verfehlte der Containerumschlag mit 8,86

Mio. TEU die 9 Mio TEU Grenze. Hamburg hat gute Aussichten, zum zweitgrößten Hafen Europas aufzusteigen und damit Antwerpen von diesem Platz zu verdrängen.

Das alles erfüllt uns, die wir auch zu diesem Erfolg mit beigetragen haben, mit Stolz und ruft in uns gleichzeitig die Verpflichtung hervor, nicht nachzulassen in dem Bemühen, bei den von uns vertretenen Reedern für den Hafenplatz Hamburg zu werben. Wir müssen dafür sorgen, dass die breit gefächerte maritime Expertise, die hier vorgehalten und angeboten wird, anerkannt und genutzt wird.

Hierfür konnte gerade im letzten Jahr durch die 5. nationale maritime Konferenz in Hamburg ein Zeichen gesetzt werden. Nicht nur die neue maritime Koordinatorin Dagmar Wöhrl, sondern auch die Bundeskanzlerin Angela Merkel bekundeten ihre Überzeugung, dass die maritime Wirtschaft Hightech Standorte braucht und dass die erfolgreiche Entwicklung der maritimen Wirtschaft auch weiterhin abzusichern ist. Ich füge hinzu, die maritime Wirtschaft ist nicht nur eine Hightech, sondern auch eine Highknowledge Branche. Nicht umsonst ist Hamburg der wichtigste Standort für den Containerschiffzeitcharter Markt. Von hier werden 70 % aller Zeitcharterverträge der modernen Containerschiffsflotte kontrolliert. Ein markanter Beweis für das hohe Ansehen der in Hamburg tätigen Broker.

Seit 1999 veröffentlicht die Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. monatlich den HAMURG INDEX Containership Time-Charter-Rates, eine Auswertung von Charterabschlüssen hinsichtlich der Höhe und Dauer für ausgewählte Schiffe und bietet somit einen Überblick über dieses Marktsegment. Es ist daher kein Zufall, dass die Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. von der Baltic Exchange angesprochen wurde, die uns bat zu prüfen, einen weiteren Container Index zu schaffen, der als Basis für sog. FFA (Forward Freight Agreements) dienen kann. Dabei handelt es sich um Derivate zur Absicherung von Handelspositionen, wie man sie auch bei anderen Märkten kennt. Beim Tanker- und Bulkmarkt gibt es solche Futuremärkte bereits. In der Containerschiffahrt ist das ungleich schwieriger, da die Zahl der Befrachtungsabschlüsse pro Schiff geringer ist und Containerschiffe in der Regel langfristiger befrachtet werden. Containerschiffe fahren auf unterschiedlichen Routen, die Schiffe unterscheiden sich deutlich voneinander und außerdem gibt es Charterperioden von einem Monat bis zu mehreren Jahren.

Dennoch hat sich vor etwa 8 Monaten eine Arbeitsgruppe in unserem Verband gebildet, die sich aus 10 Hamburger Brokern zusammensetzt. Es wurde ein Feldversuch gestartet, um einen Index zu schaffen, auf dessen Basis ein solcher FFA Handel realisiert werden könnte. Wir haben bisher recht gute Erfahrungen sammeln können und auch großes Interesse bei Maklern, Banken, Fondbörsen udgl. feststellen können.

Noch ist das Produkt nicht marktreif und ich denke, wir sind auf gutem Wege, die Marktreife im Laufe dieses Jahres zu entwickeln. Vielleicht können wir dem breit gefächerten maritimen Cluster in Hamburg einen wichtigen Part hinzufügen.

Ich denke, dass diese Entwicklung einen weiteren Aspekt verdeutlicht:

Der Beruf des Schiffsmaklers beinhaltet schon immer weitaus mehr als „alte Pötte verkaufen“. Es ist ein hochspezialisierter Beruf mit einer sehr breiten Betätigungspalette. Von unseren Angestellten wird nicht nur großes Engagement gefordert, sondern auch Fachwissen verlangt, das oft weit über die Sparte „Schifffahrt“ hinausgeht. Die Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. ist deshalb dazu übergegangen, unseren Auszubildenden, aber auch jungen Schifffahrtskaufleuten mit Berufserfahrungen, Vorträge und Seminare anzubieten, die dazu beitragen, das Wissen zu aktualisieren und Kenntnisse zu erlangen, die über das Tagesgeschehen hinausgehen. Es handelt sich dabei um Vorträge, die in Zusammenarbeit mit der Trampko angeboten werden sowie um die von Herrn Rechtsanwalt Holtappels aufgelegte Fortbildungsreihe „Quality Broking 2007“. Damit verbreitern wir das bereits bestehende Fortbildungsangebot erheblich.

Eine Fortbildung für uns alle, auf die ich ganz besonders gespannt bin, ist jetzt im Anschluss an meine Ausführungen vorgesehen.

Ich freue mich, dass Herr Hans Berger, Vorstandsvorsitzender der HSH Nordbank, sich bereit erklärt hat, als Gastredner an diesem Abend über das Thema „Hamburg im Wettbewerb der Regionen“ zu referieren.

Thomas Rehder

Vorsitzender

Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V.Hamburg

28.02.2007