



Logbuch

Selektiert und kommentiert von **Dietrich W. Thielenhaus**

Starke Export-Prognose

Der Welthandel wird sich bis 2030 fast vervierfachen. Zu dieser kühn klingenden Prognose kommt zumindest der neue "Global Connections Report", den die britische Großbank HSBC gemeinsam mit Oxford Economics erarbeitet hat. Als Motor dieses Exportbooms soll vor allem das Bemühen der Schwellenländer um die Verbesserung der Infrastrukturen wirken. Weltweit seien hier jährliche Nachfragesteigerungen von fast 10% zu erwarten. Den diesbezüglichen Bedarf schätzen die Fachleute allein für Asien auf über US\$ 10 Bio. Für die deutsche Exportwirtschaft sieht die Studie besonders gute Chancen. Das gelte beispielsweise für Kläranlagen für die Wasserversorgung, Eisenbahntechnik und Rolltreppensysteme für die zahlreichen neuen Flughäfen. Nach eher schwachen Zuwachsraten des deutschen Exports bis 2015 rechnen die Wirtschaftsforscher ab 2016 mit jährlichen Steigerungen um 4% und mehr. Im Asien-Handel seien sogar Zuwächse um bis zu 8% möglich.

Rückläufiger Außenhandel

Aktuell hält sich die Begeisterung der deutschen Exporteure in Grenzen. So sanken die Ausfuhren im August gegenüber dem Vorjahresmonat um 5,4%, die Einfuhren verringerten sich um 2,2%. Die Handelsbi-

lanz wies einen Exportüberschuss von € 13,1 Mrd. aus, was im Vorjahresmonatsvergleich einem Rückgang um € 3,2 Mrd. entspricht. Die Ausfuhren in die Euro-Länder schrumpften um 4,1%, die Übersee-Exporte brachen sogar um 7,2% ein. Ursächlich dafür dürften vor allem die konjunkturellen Abkühlungstendenzen in China und Ostasien sein. Ob das vom Außenhandelsverband BGA für das laufende Jahr erwartete Export-Wachstum um 3% noch erreichbar ist, erscheint zweifelhaft, weil sich die Ausfuhren in den ersten acht Monaten um 1,1% auf € 726,1 Mrd. reduziert haben.

Ungewissheiten der Weltkonjunktur

Die von den Instituten avisierten deutschen Wachstumsprognosen in Höhe von 1,5% bis 2% für 2014 harmonisieren nicht unbedingt mit den Entwicklungen in anderen Regionen der Welt. So hat der IWF seine Prognosen für die Schwellen- und Entwicklungsländer für 2013 um 1% auf 4,5% und für 2014 um 0,8% auf 5,1% zurückgenommen. Betroffen seien vor allem Indien, Mexiko und Russland. Aber auch für China erwartet der IWF in 2014 nur noch einen BIP-Anstieg von 7,3% (nach zuvor 8,5%). Unkalkulierbar für die Weltwirtschaft sind derzeit die Folgen einer wie auch immer

gearteten Abkehr von der ultralockeren Geldpolitik in den USA.

1,5 Billionen Euro

Die europäischen Finanzhilfen für die Krisenländer Griechenland, Irland, Italien, Portugal und Spanien belaufen sich – nach Berechnungen des IWF – bereits auf fast € 1,5 Bio. Erstaunlicherweise geht der Internationale Währungsfonds – anders als die meisten deutschen Ökonomen – davon aus, dass die Krisenländer ihre Schulden zurückzahlen würden. Und der IWF plädiert dafür, dass im Euro-Raum dauerhaft ein fiskalisches Umverteilungssystem etabliert werden solle, von dem angeblich alle Euro-Länder profitieren würden. Weniger naiv-euphorisch bewertet William White, der frühere Chefökonom der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich, die Lage der Gemeinschaftswährung: "Jeder, der behauptet, dass die fundamentalen Probleme in Europa gelöst sind, belügt sich selbst und die Öffentlichkeit. Ein unvorhergesehenes Ereignis kann dafür sorgen, dass die Krise wieder aufflammt. Und wenn man bedenkt, wie wacklig das Fundament ist, könnten die Konsequenzen weit schlimmer sein als viele erwarten." Und mit Blick auf die Droge des billigen Geldes stellt der Banker fest: "Ich weiß nicht, ob wir es überhaupt noch schaffen werden, die Weltwirt-



Foto: JadeWeserPort

Foto mit Seltenheitswert

Zwei Großcontainerschiffe an den Anlagen des JadeWeserPort

schaft zu stabilisieren, bevor es zu einer ganz großen Krise kommt. Vor fünf Jahren, nach dem Zusammenbruch von Lehman, war ich noch optimistischer. Aber in der Zwischenzeit hat die Welt sich zu sehr auf ultrabilliges Geld der Notenbanken verlassen. Wir bewegen uns auf einen Punkt zu, wo wir nichts mehr machen können."

Weit unter Plan

Das Investment in Deutschlands ersten Tiefwasserhafen entpuppt sich allmählich als Desaster. In diesem Jahr dürften im knapp € 1 Mrd. teuren JadeWeserPort Wilhelmshaven nur etwa 100.000 statt – wie geplant – 700.000 Standardcontainer umgeschlagen werden. Das wird zu vertraglichen Strafzahlungen an die beiden Eigentümerländer Bremen und Niedersachsen führen. Jetzt bemüht man sich verstärkt um kleinere Schiffe, für die der Hafen eigentlich gar nicht gebaut worden ist. Außerdem hofft Eurogate, ab 2014 davon zu profitieren, dass Gesellschafter Maersk Line eine strategische Allianz mit MSC und CMA CGM eingegangen ist. Derzeit gilt für 332 der 354 Beschäftigten Kurzarbeit. Sollte sich im nächsten Jahr nicht zumindest eine Trendwende abzeichnen, dürfte das Reizthema "Fehlinvestition von Steuergeldern" für medialen Rummel sorgen.

Kraftwerk Europas?

Laut einer repräsentativen Umfrage erwarten 85% der Deutschen von der nächsten Bundesregierung mutige Reformen zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit. Der im Rahmen der Agenda 2010 vollzogene Wandel Deutschlands vom "kranken Mann Europas" zum "Kraftwerk des Kontinents" ("The Economist") weist den Weg. Wer die sozialen Sicherungssysteme erhalten will, kommt an einem konsequenten Ausbau der internationalen Wettbewerbsfähigkeit nicht vorbei. Schon Ludwig Erhard hat die Arbeit als "Grundlage unseres Wohlstands" definiert. Folgenden Kernzielen sollte sich eigentlich jede Bundesregierung verpflichten fühlen:

- Lösung der demografischen Herausforderungen
- Stärkung der Innovationskraft
- Sicherung einer bezahlbaren Energieversorgung
- neuen Leistungsanreizen
- Reform der Bildungspolitik
- Flexibilisierung des Arbeitsmarktes

Kreuzfahrtgeschäft unter Preisdruck

Schon mehrfach wurde in dieser Kolumne vor einem Preisverfall im Kreuzfahrtgeschäft gewarnt. Diese Gefahr ist offenbar

Realität geworden. Zwar meldet die Branche demonstrativ immer wieder eine Fortsetzung des Booms mit weiter wachsenden Passagierzahlen. So sollen in diesem Jahr weltweit erstmalig über 21 Millionen Personen auf Hochseetour gehen (= plus 4%). Ob der unverminderte Ausbau der Flotte durch eine nachhaltig profitable Auslastung belohnt werden wird, erscheint allerdings mehr als fragwürdig. Die Kapazitätserweiterungen sind gewaltig: So kommen nach CLIA-Angaben bis 2014 26 neue Schiffe im Wert von US\$ 7 Mrd. – zusätzlich zu den fast 300 fahrenden Cruisern – in den Markt. Die zum Teil abenteuerliche Rabattpolitik selbst namhafter Anbieter lässt erkennen, dass für die betriebswirtschaftlich notwendige hohe Auslastung die Margen kannibalisiert werden. Hinter den Kulissen wird immer öfter über die Entstehung einer Blase wie bei den Containerschiffen gemunkelt.

Gutes Geschäft

Die EUROPA-Kreuzfahrtschiffe gelten als Maßstab im Luxussegment. Gleichwohl beschert die Tochtergesellschaft Hapag-Lloyd Kreuzfahrten dem Reisekonzern TUI Verluste. Nachdem die Fremdfinanzierung des Neubaus EUROPA 2 im Sommer Spekulationen ausgelöst hatte, sind jetzt interessante Hintergründe bekannt geworden. Einem FAZ-Bericht zufolge gehört das



New York

Der heute als Museumsschiff dienende Flugzeugträger "Intrepid" vor der imposanten Skyline

€ 300 Mio. teure Schiff einem Deutsch-Schweizer namens Otto Mihm, der offenbar einen bemerkenswerten Chartervertrag mit dem Betreiber ausgehandelt hat. Die jährliche Charrate wird auf knapp € 30 Mio. geschätzt, natürlich unabhängig von Auslastung und Wirtschaftlichkeit. Die FAZ spricht in dem Zusammenhang von einem Debakel, weil es der Reederei nicht gelinge, zahlungskräftige Kunden für beide Schiffe zu gewinnen. So soll die Reederei in den ersten acht Monaten 2013 einen Verlust von € 18 Mio. eingefahren haben. Personelle Konsequenzen dürften nicht lange auf sich warten lassen. Trotz der ökonomischen Misere soll Investor Mihm bereits bei TUI sein Interesse angemeldet haben, die gesamte Reederei zu übernehmen. Am Rande: Auch Deilmann meldete kürzlich wieder deutlich rote Zahlen.

Indian Summer

Zu den schönsten und imposantesten Kreuzfahrt-Regionen gehört die nordamerikanische Ostküste im Indian Summer. Der Kolumnist nutzte die Gelegenheit, um seine früher gewonnenen Eindrücke im September 2013 aufzufrischen. Ausgangspunkt war New York, wo AIDA BELLA an den legendären Piers direkt neben dem heute als Museumsschiff genutzten Flugzeugträger INTREPID (CV-11) und vor atemberaubender Skyline auf die Passagiere wartete. Wer länger nicht vor Ort war, wurde mehr als überrascht vom tiefgreifenden Wandel. Gilt Big Apple heute doch als die US-amerikanische Großstadt mit der niedrigsten Kriminalitätsrate. Auch die Sauberkeit der Straßen ist bemerkenswert. Nach völlig unterschiedlichen Zwischenstationen in Boston und Bar Harbour erwies sich das kanadische Halifax (Nova Scotia) aus maritimer Sicht als historisch bemerkenswert. So sind dort 1912 150 Opfer der TITANIC-Katastrophe nach der Bergung durch Rettungs-

schiffe bestattet worden. Und im Jahr 1917 ereignete sich eine große Katastrophe, als im Hafen ein belgisches Versorgungsschiff mit einem französischen Munitionsfrachter kollidierte. Die nachfolgende gewaltige Explosion führte zu über 2.000 Toten und 9.000 Verletzten sowie erheblichen Verwüstungen der Stadt. Die Kreuzfahrt endete mit weiteren Stationen im historisch interessanten Quebec und der äußerst lebhaften Metropole Montreal.

Griechische Verhältnisse

Der ehemalige griechische Verteidigungsminister ist wegen Bestechlichkeit und Geldwäsche zu 20 Jahren Gefängnis verurteilt worden. Der 74-jährige Sozialist sowie 16 Verwandte und frühere Mitarbeiter haben demnach zwischen 1996 und 2001 € 55 Mio. an Bestechungsgeldern für den Kauf von deutschen U-Booten und russischen Abwehrraketen kassiert. Diese Vorgänge werfen ein bezeichnendes Schlaglicht auf die politischen Strukturen des Landes, wo Korruption und Selbstbereicherung zur Alltagsrealität gehören. Aber bevor wir Deutsche uns mit Entsetzen abwenden, sollte die Frage gestellt werden, welche Konsequenzen das Urteil für den deutschen Lieferanten der U-Boote haben wird. Denn: Zur Bestechung gehören bekanntlich immer zwei - einer, der nimmt, und einer, der gibt...

Freude an Großseglern

Das Vereinsleben präsentiert sich hierzulande äußerst vielgestaltig und mitunter auch etwas schillernd. Zu den maritim engagierten Vereinigungen gehört der besonders sympathische Tall-Ship Friends Deutschland e.V., in dem sich rund 1.500 Großseglerfreunde zusammengeschlossen haben. Der gemeinnützige Verein will das Segeln auf großen Windjammern für jeder-

mann fördern, um so zum Erhalt der Traditionsschiffe beizutragen. Außerdem unterstützt TSF Schiffsprojekte bei finanziellen Notlagen und pflegt den Kontakt zu Besatzungen und ausländischen Schwestervereinen. Im Mittelpunkt der Fördertätigkeit steht die fachgerechte Restaurierung der GORCH FOCK I in Stralsund. Ziel ist, dieses Schiff mit seiner historisch bewegten Vergangenheit wieder in Fahrt zu bringen. Die Mitgliedschaft ist allen Schiffsliebhabern wärmstens zu empfehlen. Sie eröffnet aktiven Interessenten zu günstigen Preisen attraktive Reisen auf legendären Segelschiffen. Die Angebotsbreite reicht von der SEDOV und der KRUZENSHTERN über die STATSRAAD LEHMKUHL und CHRISTIAN RADICH bis zur ATLANTIS, ANTIGUA, ROLAND AMUNDSEN, THOR HEYERDAHL und EYE OF THE WIND. Besonders beliebt ist die Teilnahme an Großsegler-Regatten. Ein professionell gestaltetes Mitglieder-Magazin vermittelt vielfältige Berichte und Anregungen. Weitere Informationen via www.tallshipfriends.de.



Der Autor

Dietrich W. Thielenhaus ist der Seefahrt vielfältig verbunden. Der gelernte Bankkaufmann und studierte Wirtschaftsjurist mit betriebswirtschaftlichem Hintergrund ist geschäftsführender Gesellschafter einer Wuppertaler Unternehmensberatung, die Vertriebs-, Marketing- und Kommunikationsstrategien für namhafte Industriefirmen und Dienstleister entwickelt und umsetzt. Zu den Klienten gehören auch Unternehmen aus dem Schifffahrtsmarkt. Zusätzliche maritime Erfahrungen sammelt der Autor, der bereits in Studententagen sein Segler-Gen entdeckt hat, bei seinen alljährlichen Kreuzfahrten und internationalen Hafenbesuchen. Außerdem unterstützt er ehrenamtlich die DGzRS.