

Hamburgs Groß-Reederei in Nöten

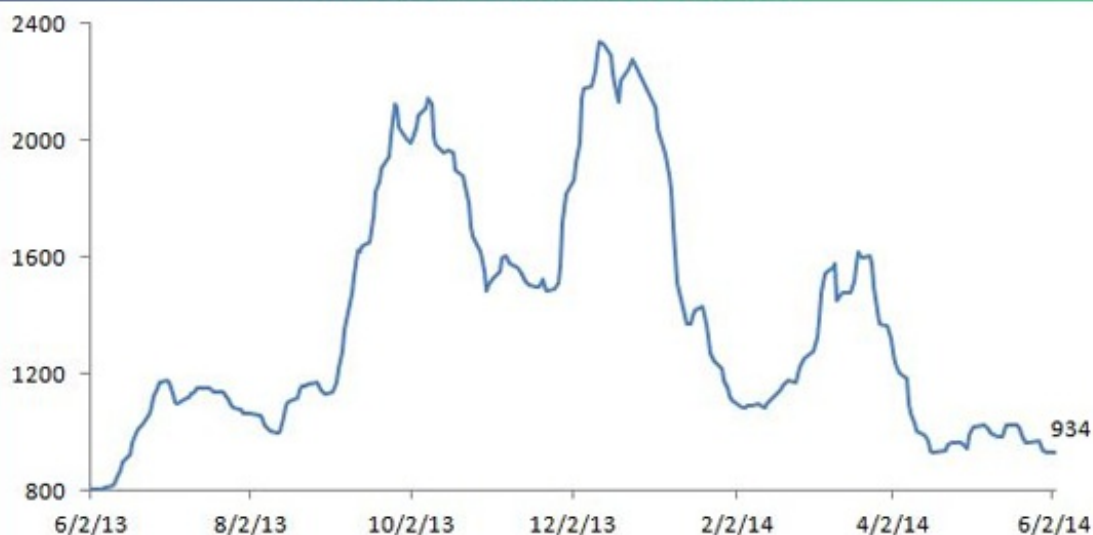


Der SPD-Fraktionschef in der Hamburger Bürgerschaft, Andreas Dressel, profiliert sich als Optimist. In Sachen Hapag-Lloyd soll alles gut sein: »Das Entscheidende war, dass die Reederei nicht zerschlagen wird, sondern das Unternehmen und die Arbeitsplätze in Hamburg erhalten bleiben. Das ist gelungen. Inzwischen ist die Talsohle in der Schifffahrtskrise durchschritten, es geht wieder aufwärts, und deshalb bin ich zuversichtlich, dass in absehbarer Zeit auch Geld zurückfließt. Ein präzises Datum dafür wurde angesichts der Schifffahrtskrise nie konkret genannt.«

Bürgermeister Scholz hatte in Anlehnung an Frau Thatcher die Parole ausgegeben: »I want my money back.« Bisher ist aber von einer Rückzahlung des Engagements bei Hapag-Lloyd in Höhe von 1,2 Mrd. Euro wenig Konkretes zu hören. Angesichts der massiven Verluste sind auch die Dividendenzahlungen ausgesetzt. Dressel bleibt unverdrossen: »Wir werden unser Geld zurückbekommen. Aber es wird noch etwas dauern.«

Fakt ist: Deutschlands größte Containerlinie Hapag-Lloyd steckt tief in der Verlustzone. Obwohl Hapag-Lloyd 6% mehr Container transportierte, schrumpfte der Umsatz um 4% auf 3,21 Mrd. Euro. Der Grund: Zum einen blieben die Frachtraten wegen anhaltender Überkapazitäten beim Transport aufs Tiefstniveau, wie am Baltic Dry Index abzulesen ist. Die großen Containerreedereien unterbieten sich häufig darin, wer die Waren günstiger transportieren kann. Die Frachtraten liegen heute deutlich unter dem Niveau des vergangenen Jahres. Der durchschnittliche Preis für den Transport von Waren sei um 98 US-Dollar auf 1.424 Dollar je Standardcontainer gesunken, so Hapag-Lloyd.

Baltic Dry Index: Last 12 Months



Baltic Dry Index One Month High Low Range (%): Last 12 Months



Zum anderen setzte auch der starke Euro der Reederei zu. Dadurch sinken die in US-Dollar erlösten Einnahmen bei der Umrechnung. Währungsbereinigt habe das Umsatzminus lediglich bei 0,1% gelegen, erklärte Hapag-Lloyd. Wegen gesunkener Frachtraten und der Ausgaben für die Fusion mit dem chilenischen Rivalen CSAV weitete sich der Fehlbetrag im ersten Halbjahr 2014 auf 173,3 Mio. Euro Verlust (Vorjahreszeitraum: 72,7 Mio. Euro) aus. »Dass wir trotz der deutlichen Kosteneinsparungen unter dem Strich dieses unbefriedigende Ergebnis haben, lag an der enttäuschenden Entwicklung der Raten in allen Fahrtgebieten«, sagte der neue Hapag-Lloyd-Chef Rolf Habben Jansen.

Gegenmittel: Mehr Effizienz durch Fusion. Hapag-Lloyd steht vor dem Zusammenschluss mit der Reederei Compania Sud Americana de Vapores SA (CSAV). Durch den Deal entsteht die viertgrößte Linienreederei der Welt mit rund 200 Schiffen und einem Jahresumsatz von etwa neun Mrd. Euro. Sie ist vor allem eine Reaktion auf die seit inzwischen sechs Jahren anhaltende Krise der von Überkapazitäten gebeutelten Containerschifffahrt.

Allerdings sind auf den Ausweg der Fusion auch schon andere gekommen: Immer mehr Reedereien schließen sich zusammen, um ihre Kapazitäten zu bündeln und so die Kosten zu senken. Hapag-Lloyd erwartet, die Fusion mit CSAV im vierten Quartal vollziehen zu können. Noch fehle die Zustimmung von etwa einem Dutzend Wettbewerbsbehörden weltweit. Und hier lauern die Probleme.

China hat den drei weltgrößten Containerschiff-Reedereien überraschend die Bildung einer Allianz untersagt. Der dänische Weltmarktführer Maersk erklärte, das chinesische Handelsministerium habe seine Zustimmung zu der geplanten Kooperation verweigert. Maersk wollte mit der in der Schweiz ansässigen MSC Mediterranean Shipping Company und CMA CGM aus Frankreich Ladekapazitäten gemeinsam nutzen, um erfolgreich durch die Branchenkrise mit sinkenden Frachtpreisen und hohen Überkapazitäten zu kommen.

Das chinesische Handelsministerium hat seine Zustimmung zu dem geplanten Netzwerk vor allem deshalb verweigert, weil die eigenen Reedereien große Verluste eingefahren haben. Der Konsolidierungsdruck in der Containerschifffahrt bleibt hoch, denn die Frachtraten sind in den vergangenen Jahren aufgrund eines Überangebots an Schiffsraum erheblich gesunken. Die Weltwirtschaft wächst zudem in einem geringeren Tempo als in den Planungen der Schiffseigner vorgesehen.

Eine Investitionsruine ist deshalb auch der Tiefseewasserhafen in Wilhelmshafen. Der JadeWeserPort, das Containerterminal in Wilhelmshaven war im September 2012 in Betrieb gegangen. Im ersten vollen Betriebsjahr sollten 700.000 Standardcontainer (TEU) umgeschlagen werden, es waren dann allerdings weniger als 80.000. Ausgelegt ist der Hafen für 2,7 Mio. TEU. Die Planungen waren vor der Schifffahrtskrise gemacht worden.

Zusammengefasst: Die Schifffahrtskrise ist noch nicht ausgestanden. Auch der Internationale Währungsfonds (IWF) und der europäische Stabilsierungsfonds gehen eher davon aus, dass die Krise rund um die Schifffahrtsbranche noch nicht überwunden ist. So geben nach Ansicht des IWF notleidende Kredite aus dem Bereich des Schifffahrtssektors bei den deutschen Banken im Hinblick auf den von der Europäischen Zentralbank (EZB) durchzuführenden Stresstest weiterhin Grund zur Sorge.

Die deutschen Banken seien generell gut positioniert, so der IWF in seinem Länderbericht für Deutschland. Doch könnten Banken, die umfangreiche Schifffahrts-Portfolios hielten, eine Quelle weiterer Wertberichtigungen sein. Sie sind im internationalen Schifffahrtssektor stark engagiert. Die Bankinstitute HSH Nordbank, NordLB sowie die Commerzbank haben im Jahr 2012 rund ein Drittel des 475 Mrd. US-Dollar umfassenden Weltmarkts für Schifffahrtsfinanzierungen kontrolliert. Die genannten Kreditinstitute mussten in den letzten drei Jahren unter Berücksichtigung der Schifffahrtskrise mehr als 3,6 Mrd. Euro für faule Schiffskredite beiseite legen. Vermutlich immer noch zu wenig.

SPD-Fraktionschef Dressel irrt also hinsichtlich der Schifffahrtskrise. Die Dividenden für das Engagement der Hansestadt aus dem Reedereigeschäft werden wohl noch längere Zeit auf sich warten lassen. Und auch der Rückfluss der investierten öffentlichen Mittel bleibt unsicher. Zwar will Hapag-Lloyd-Großaktionär TUI das neu formierte Reederei-Unternehmen nächstes Jahr an die Börse bringen. Deshalb hofft der Senat auf den Rückfluss der eigenen Mittel.

Aber diese Operation wird wohl weiter hinausgeschoben werden. Die Kritik, dass die Hansestadt dieses Investment hätte ausschlagen müssen, ist wenig überzeugend. Öffentliche Investitionen sind ein unverzichtbares Instrument zur Gestaltung der Strukturpolitik. Leider sind aber die politischen Instanzen nach der Rettung von Hapag-Lloyd zu passiv geblieben. Jetzt diktiert der Markt mit seinen Überkapazitäten die Bedingungen.

Was bleibt ist die Anstrengung auf Absenkung der Verluste. »Wir werden weiter die Kosten senken und durch den Zusammenschluss mit CSAV künftig Synergien von mindestens 300 Millionen US-Dollar jährlich realisieren«, sagt Reederei-Chef Jansen. Für dieses Jahr peilt der seit Juli amtierende Vorstandsvorsitzende ein positives, operatives Ergebnis an, das jedoch deutlich unter dem des Vorjahres liegen soll.

Quelle: https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen_ansichten/detail/artikel/hamburgs-gross-reederei-in-noeten/