

Hamburgs Staatsreederei im Nebel



Deutschlands führende Linienreederei, Hapag-Lloyd in Hamburg, hat ein schwieriges 3.Quartal hinter sich und kämpft weiterhin um ein positives Geschäftsergebnis für das laufende Jahr. Das dritte Quartal – für Containerlinien wegen der Weihnachtsware das wichtigste des Jahres – beschloss das Unternehmen mit einem operativen Gewinn von rund 61 Mio. Euro. Im dritten Quartal 2012 hatte die Reederei, bei geringeren

Transportmengen, noch fast 80 Mio. Euro verdient. Unter dem Strich verbucht Hapag-Lloyd für das laufende Jahr bislang einen Verlust von 56 Mio. Euro. Wegen massiver Verluste im ersten Quartal verbleibt das Unternehmen nach den ersten drei Quartalen weiter in der Verlustzone. Das Minus fällt allerdings um 40% geringer aus als ein Jahr zuvor.

Entscheidend für die schwierige Konstellation ist der anhaltende Abwärtstrend bei den Frachtraten. Hapag Lloyd transportiert größere Mengen und erlöst doch – trotz massiver Kürzungsmaßnahmen – weniger, weil der Fall der Frachtraten nicht ausgeglichen werden konnte. Die Entwicklung der Frachtraten war im dritten Quartal sehr enttäuschend und der Druck auf die Frachtraten wird auch im letzten Quartal anhalten. In der für die Linienschifffahrt wichtigen Hauptsaison von Juli bis September, in der die großen Handelsunternehmen in Europa Ware in Asien für das Weihnachtsgeschäft ordern, sanken die Frachtraten im Schnitt um zehn Prozent.

Der Grund für sinkende Frachtraten bei wachsender Transportmenge ist das überschießende Angebot an Transportkapazität. Hapag-Lloyd versucht nach eigener Darstellung immer wieder, den Trend durch Preiserhöhungen umzukehren. Die Konkurrenz zieht zunächst mit, anschließend werden die Hamburger jedoch regelmäßig wieder unterboten – und die Preise gehen auf breiter Front in den Keller. Hapag-Lloyd-Chef Michael Behrendt kritisierte dieses Geschäftsgebaren als »irrational«. Durch die Preissenkungen schädigten sich die Reedereien auf Dauer selbst.

Der frühere Hapag-Lloyd-Chef Wrede erklärt diesen seit Jahren anhaltenden Hintergrund der Schifffahrtskrise: »Das Kernproblem in der globalen Containerschifffahrt sind drastische Überkapazitäten, die hausgemacht sind. Hierfür sind überwiegend die Charterreeder verantwortlich und nur zum Teil die Linienreedereien, die die Schiffe der Charterreeder mieten. Der Mengenboom in den Jahren bis 2007/2008, der im Wesentlichen ein China-Export-Boom war, wurde seitens der Beteiligten extrapoliert mit der Folge überwiegend hochspekulativer Neubaubestellungen. Eine konsequente Anpassung der Kapazität an die Nachfrage durch Auflegen von Schiffen, Verschrottungen oder Reduzierung von Neubestellungen wären das Gebot der Stunde.«

Ein Blick auf das Angebot an Transportkapazität zeigt: Trotz wachsender Insolvenzzahlen verschwinden die Schiffe überwiegend nicht vom Markt, sondern werden von neuen Käufern am Markt gehalten. Die Bereinigung dürfte noch einige Jahre anhalten, weil immer noch neue Schiffe in Dienst gestellt werden. Das schwächste Glied in der Wertschöpfungskette des Schiffstransport sind die kleinen Kapitalanleger, die in den Schiffsfondsgesellschaften investiert sind und ihr Vermögen verlieren. Aber die Schiffe werden von anderen Gesellschaften z.T. zu Spottpreisen übernommen.

Weil die Frachtpreise massiv unter Druck stehen, dreht eben auch der Überschuss von Deutschlands größter Containerlinie Hapag Lloyd in die roten Zahlen. Die Hoffnung auf Besserung im letzten Quartal ist bescheiden und auch das nächste Jahr wird ein Krisenjahr bleiben. Zum scharfen Wettbewerb zwischen den Reedereien kommen noch ungünstige Währungsrelationen, die auch durch zuletzt sinkende Dieselpreise nicht kompensiert werden. Immerhin ist die Kapitalausstattung von Hapag Lloyd stabil. In den ersten neun Monaten hat die Reederei 588,5 Mio. Euro hauptsächlich in Schiffe und Container investiert. Hapag-Lloyd meldet ein Eigenkapital in Höhe von drei Mrd. Euro und eine Eigenkapitalquote von 41,8%. Für das Gesamtjahr 2013 strebt das Unternehmen weiterhin ein positives operatives Ergebnis an.

Hapag-Lloyd ist aber auch ein großes Investment für die Stadt Hamburg. Um eine Übernahme durch Reedereien in Asien zu verhindern, hat sich die Stadt massiv an dem Unternehmen beteiligt. Diese Investments sind selbst über Kredite finanziert und ausbleibende Gewinne sind doppelt schlecht: Zum einen fällt die Dividende weg, mit der die Zinsen für die Kredite bezahlt werden sollten. Zum andern ist bei einer Trennung von der Beteiligung nicht sicher, ob der eingesetzte Kaufpreis wieder realisiert werden kann. Finanzsenator Peter Tschentscher (SPD) hält an dem Ziel eines Börsenganges für das Unternehmen fest, sobald die Schifffahrtskrise dies zulässt. Die Hansestadt hält 37%. Zweitgrößter Hapag-Lloyd-Eigner ist der Unternehmer Klaus-Michael Kühne mit einem Anteil von rund 28%. Der dritte Großinvestor ist die TUI mit 22%, die seit Jahren auf einen Verkauf lauert. »Alle wollen einen

Börsengang, sobald dieser unter wirtschaftlich vernünftigen Bedingungen möglich ist«, sagte der Finanzsenator. Derzeit seien jedoch weder die Ergebnisse von Deutschlands größter Containerlinie noch die Lage der Branche so, dass man von einer Trendwende reden könne.

Im Klartext: Aus dem Investment kommt die Stadt nicht heraus. Sie muss die Finanzierung ihre Anteile aus anderen Etatposten bestreiten. Und sie hat kaum Möglichkeiten in absehbarer Zeit mit leichten Verlusten aus dieser Unternehmensbeteiligung auszusteigen. Keine komfortable Lage. Nach der Auflösung des Aktionärskonsortiums Albert Ballin KG, das 78% der Anteile an der Reederei Hapag-Lloyd auf sich vereint – Hamburg 37%, Kühne 28% und diverse hamburgische Unternehmen den Rest – ist die Unternehmensstrategie unklar. Insgesamt hat sich der Stadtstaat die Rettungsaktion 1,15 Mrd. Euro kosten lassen, zuzüglich 120 Mio. Euro an Zinszahlungen, von denen bisher kein Euro über Dividenden wieder reingekommen ist. Wegen der anhaltenden Schifffahrtskrise schreibt Hapag-Lloyd auch weiterhin rote Zahlen. 2012 lag das Minus bei 128 Mio. Euro. Formal sind die Beteiligten des Aktionärskonsortiums frei, ihre Anteile zu veräußern. Im schlimmsten Falle könnte Hamburg trotz des teuren Engagements mit seinen 37% eine Übernahme durch eine konkurrierende Reederei nicht mehr verhindern.

Quelle: https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen_ansichten/detail/artikel/hamburgs-staatsreederei-im-nebel/