

Hapag Lloyd in schwerer See



Die Hamburger Traditionsreederei Hapag-Lloyd ist tief in die roten Zahlen abgerutscht. Der Nettoverlust summierte sich von Januar bis März auf 132 Mio. Euro. Das ist sechs Mal so viel wie vor Jahresfrist, und das, obwohl der Umsatz stieg. Im Vergleich mit anderen großen Linienreedereien bewegen sich die Verluste von Hapag-Lloyd im Mittelfeld.

Allerdings sind die Verluste ein Politikum. Erst Ende März hatte die mit absoluter Mehrheit regierende SPD in Hamburg – trotz Schuldenregelung, klammer Finanzen und Ausgabenobergrenzen – einen Kredit von 420 Mio. Euro zum Erwerb von Hapag-Anteilen gegen die Stimmen von CDU, FDP und Grünen in der Bürgerschaft aufgenommen. Insgesamt ist die Stadt mit 1,1 Mrd. Euro an der Reederei beteiligt.

Die Kritik an diesem Engagement zielt auf drei Punkte:

1. Der Preis für die Anteile seien angesichts des ruinösen Preiskampfes überhöht und Hamburg werde bei einem Weiterverkauf deutliche Preisabschläge und Verluste hinnehmen müssen.
2. Auf absehbare Zeit zahle Hapag-Lloyd keine Dividende, womit die Zinskosten von jährlich knapp 15 Mio. Euro für die kreditfinanzierte Aufstockung aus dem Haushalt getragen werden müssen. Faktisch bedeutet dies – trotz »Schuldenbremse« – die Erhöhung der Schuldenquote, die Gefahr von Wertverlusten und die Finanzierung von Zinsen bei gleichzeitigen massiven Kürzungen vieler öffentlicher Leistungen.
3. Das Unternehmen müsse eine Perspektive haben, die über eine staatliche Bürokratie nicht aufgebaut und durchgesetzt werden könne. Letztlich werden über diese staatliche Intervention die Arbeitsplätze nicht gesichert.

Der Senat macht angesichts der neuen Zahlen auf Cool: »Das Ergebnis bewegt sich im Rahmen dessen, was der Vorstandsvorsitzende Behrendt in den vielen intensiven bürgerschaftlichen Beratungen zum Geschäftsverlauf 2012 mit Blick auf die Besonderheit des ersten Quartals angekündigt hat. Deshalb sind wir als Anteilseigner nicht beunruhigt.«

So ganz stimmt diese Bewertung nicht. Denn nach Einschätzung des Vorstandschefs Behrendt sollte die Lage der Reederei 2012 Schritt für Schritt besser werden: Das erste Quartal sei in der Containerschifffahrt wegen des chinesischen Neujahrsfestes traditionell schwach. Das zweite Quartal werde besser, und das dritte Quartal, die Hochsaison der Seetransporte, »könnte vernünftig und auskömmlich ausfallen«. Behrendt nannte als Geschäftsziel »ein positives Ergebnis«.

Die größte deutsche Containerreederei Hapag-Lloyd will also nach Millionenverlusten so schnell es geht wieder eine Dividende an die Aktionäre zahlen und so Druck vom künftigen Haupteigentümer Hamburg nehmen. Behrendt sagte, 2012 sei das »höchste Ziel«, den Aktionären wieder eine Dividende zu verschaffen. Er will die Reederei mithilfe massiver Preiserhöhungen nach dem Verlustjahr 2011 wieder in die schwarzen Zahlen führen.

So vollmundig argumentiert das Management bei der Vorlage der roten Zahlen nicht mehr. Eine detaillierte Prognose für das Gesamtjahr wagt der Vorstand nicht. Das Ergebnis werde positiv sein, heißt es jetzt. Zur Begründung für die Zurückhaltung verweist das Management neben der unsicheren Konjunktur auf die von dem Unternehmen begebenen US-Anleihen, durch die Hapag-Lloyd bei Vorhersagen wie ein börsennotiertes Unternehmen handeln müsse. Marktforscher gehen davon aus, dass der weltweite Containerverkehr im laufenden Jahr um 4,3% und 2013 um 5,4% zulegen wird. Im Schnitt rechnen die Experten bis 2016 mit einem jährlichen Wachstum von 5,6%.

Hapag-Lloyd bleibt wie allen anderen Reedereien derzeit nur die Hoffnung, dass sich weiterhin steigende Transportpreise am Markt durchsetzen lassen. Trotz Zunahme der Transportmengen könnte sich dies allerdings bald als illusionär herausstellen. Denn nach Angaben des Verbands Deutscher Reeder (VDR) können viele Reedereien in Deutschland ihren Schuldendienst nicht mehr leisten. Selbst die größten Container-Reedereien wie A.P. Moeller-Maersk A/S und Hapag-Lloyd AG, weisen Verluste aus. Neben den Kraftstoffpreisen und Überkapazitäten hat auch der Preiskampf auf den Seewegen zwischen Europa und Asien maßgeblich dazu beigetragen.

Explodierende Tankkosten, Überkapazitäten und ein harter Wettbewerb setzen den Reedereien erheblich zu. Ein deutliches Zeichen dafür, wie brisant die Lage der Branche ist. Weltweit liegen derzeit 294 Schiffe irgendwo vor

den Philippinen oder vor Skandinavien ungenutzt vor Anker – Milliardenwerte, die nicht benötigt werden. Das sind gut 5% der weltweiten Schiffsflotte. Mitte vergangenen Jahres waren es noch 74 Frachtschiffe. Zwar gibt es neben dem Anstieg der Containerzahlen auch Tendenzen zur Stabilisierung bei den Frachtraten, doch ist völlig unsicher, ob es im laufenden Jahr in der Containerschifffahrt zu einer nachhaltigen Trendumkehr kommen wird. Experten gehen davon aus, dass die Transportmengen 2012 um rund 7,6% steigen, die Kapazitäten der weltweiten Handelsflotte aber auch um rund 8,1% zunehmen werden. Dabei kommen zunehmend größere Schiffe zum Einsatz. Das Kernproblem der Schifffahrtsbranche, die Überkapazitäten, bleibt damit weiter auf der Tagesordnung.

Weil die Frachtkapazitäten stärker wachsen als die Nachfrage bleibt die Krise im Bereich der Reedereien akut. Immer mehr maritime Beteiligungsmodelle fahren deshalb nicht genügend Erträge ein, um die Kredite zu bedienen, mit denen die Schiffe finanziert wurden. Die zurückliegenden Monate herrschte in der Branche ein Preiskampf ohne Gnade. Alle großen Reedereien mussten mitziehen. Zeitweise deckten die Frachtraten nicht einmal mehr die Kosten für den Treibstoff.

Ob sich das Engagement der Stadt Hamburg auszahlt, wird also erst im Herbst absehbar sein. Die politische Arroganz des Bürgermeister Scholz wird auf dem Terrain der öffentlichen Finanzen und der Unternehmensengagements weitere Kratzer erhalten. Bislang bleibt die politische Unzufriedenheit verdeckt. Aber bei der Wahl zum Präsidenten des Landesrechnungshofes gab es eben doch eine kleine Quittung. Die »Morgenpost« konstatierte zurecht: »Riesige Millionen-Summen legt die SPD für Netze-Kauf und Hapag-Lloyd-Beteiligung hin. Parallel droht das Aus für Kinderkuren und Jugendprojekte. Das sorgt für Ärger in der SPD. Bei seinem Lieblingsthema Familienpolitik geriet »König Olaf« Scholz in der Bürgerschaft massiv unter Beschuss. Und erstmals rebellierten auch SPD-Abgeordnete gegen ihren Bürgermeister, bescherten ihm eine Wahlniederlage beim Rechnungshof-Nachfolger.« Bislang hatte König Olaf viel politisches Glück. Wie er mit Fehlschlägen umgeht, muss er noch zeigen.

Quelle: https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen_ansichten/detail/artikel/hapag-lloyd-in-schwerer-see/