

Hamburg Süd 2013: In einem schwierigen Umfeld gut behauptet

Entwicklung der Hamburg Süd im Überblick

Das Wachstum der Weltwirtschaft und der containerisierten Seetransporte lag 2013 geringfügig unter dem des Vorjahres. Die global verfügbare Stellplatzkapazität stieg durch Neubauablieferungen trotz ebenfalls steigender Verschrottungen erneut stärker an als die Containertransporte. Infolge der anhaltenden Überkapazität blieben die Frachtraten in den meisten Verkehren unter Druck bzw. gingen weiter zurück. Entlastend wirkten allein die Treibstoffpreise, die vom Höchstniveau des Vorjahres aus leicht rückläufig waren.

Angesichts des verhaltenen Marktwachstums und operativer Probleme in den stark überlasteten Häfen Brasiliens konnte die Hamburg Süd zusammen mit ihrer brasilianischen Tochtergesellschaft Aliança im Liniengeschäft ihr Transportvolumen im Vergleich zum Vorjahr lediglich um 1 Prozent auf rund 3,3 Millionen TEU (1 TEU = 20 Fuß-Standardcontainer) steigern. Bei leicht rückläufigen Frachtraten sowie einer Abwertung der wichtigsten Erlöswährung, des US-Dollars, um etwa 4 Prozent gegenüber dem Euro ging der Gesamtumsatz des Geschäftsbereichs Schifffahrt um 3,9 Prozent auf 5,3 Milliarden Euro zurück.

Die weltweite Massengutschifffahrt war auch 2013 noch von hohen Überkapazitäten und leicht hinter den Erwartungen bleibenden Rohstofftransporten, insbesondere nach China, geprägt, auch wenn sich zum Jahresende eine leichte Entspannung abzeichnete. Insofern konnten die Bulkaktivitäten der Hamburg Süd ebenso wie die Produktentankerfahrt im abgelaufenen Jahr kein positives Ergebnis auffahren. Die Liniendienste zeigten sich im Vergleich zum Vorjahr leicht verbessert und konnten sich auch im Branchenvergleich gut behaupten.

Die Anzahl der in der Schifffahrtsgruppe tätigen Mitarbeiter blieb mit 4.491, davon 686 Seeleuten, im Vergleich zum Vorjahr (4.512 Mitarbeiter) nahezu gleich. Einschließlich der

über Fremdfirmen beschäftigten Seeleute wurden bei der Hamburg Süd und ihren Tochtergesellschaften 5.159 (exklusive Auszubildende) Mitarbeiter eingesetzt.

Trotz der insgesamt unbefriedigenden Geschäftssituation lagen die Investitionen mit insgesamt 450 Millionen Euro deutlich über denen des Vorjahres (247 Millionen Euro). Dabei handelte es sich im Wesentlichen um An- und Schlusszahlungen für zwölf 9.000/9.600-TEU-Schiffe und vier kleinere Neubauten mit jeweils 3.800 TEU.

Wirtschaftliches Umfeld

Das Vertrauen in die europäischen Märkte konnte im Jahr 2013 nur teilweise wiederbelebt werden. Einzelne Staaten trugen durch ihre weiterhin hohe Verschuldung zur Dämpfung des Wachstums in der Eurozone bei. In den Vereinigten Staaten kam es nach der Überwindung der Haushaltskrise zu einer leichten Belebung des Wirtschaftswachstums und einer positiven Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt. Die chinesische Volkswirtschaft wuchs erneut um circa 7,7 Prozent und erfüllte damit in etwa die Erwartungen. Dagegen blieb die Entwicklung in Brasilien weiterhin unbefriedigend. Das schwache Wirtschaftswachstum, steigende Zinsen und Inflation sowie gravierende Engpässe in der Infrastruktur geben Anlass zur Sorge. Insgesamt wuchs die Weltwirtschaft mit rund 3 Prozent etwas schwächer als im Vorjahr.

Während die weltweiten Containertransporte im Jahr 2013 um 3,7 Prozent zunahmen, stieg die globale Stellplatzkapazität um knapp 6 Prozent (1 Million TEU) auf 17,3 Millionen TEU an. Die Verschrottungen erreichten im Jahr 2013 zwar mit knapp 500.000 TEU (über 200 Schiffe) ein Rekordniveau, dennoch wuchs die Nettokapazität infolge der hohen Ablieferungsvolumina auch 2013 weiter an. Auch die Bestelltätigkeit hat wieder zugenommen. Im Geschäftsjahr 2013 wurden 234 Schiffe mit einer Kapazität von insgesamt 1,83 Millionen TEU im Wert von 16,8 Milliarden US-Dollar geordert. Das sind 1,34 Millionen TEU mehr als im vorangegangenen Jahr. Das Orderbuch lag Ende Dezember 2013 wieder bei über 20 Prozent der weltweit in Fahrt befindlichen Flottenkapazität. Allein im Segment

der 9.000-TEU-Schiffe stieg das Bestellvolumen binnen weniger Monate von circa 50 auf rund 150 Einheiten an.

Angesichts der hohen Überkapazitäten stehen die Charterraten bei den meisten Schiffsklassen unter Druck. Die Raten für Panamax-Schiffe (4.400 TEU gearless) lagen 2013 mit durchschnittlich 8.700 US-Dollar/Tag nur geringfügig über dem historischen Tiefststand aus dem Sommer 2009 und deckten damit zum Teil kaum die Betriebskosten, von Zins- und Tilgungsleistungen ganz zu schweigen. Zahlreiche in Deutschland ansässige Eigentumsgesellschaften wurden im Berichtsjahr insolvent. Schiffsfinanzierende Banken weisen einen anhaltend hohen Wertberichtigungsbedarf auf.

Die Überkapazitäten lassen weiterhin keine – für die weltweite Linienschifffahrt dringend benötigte – Restauration der Frachtraten zu. Erhöhungen konnten in einzelnen Verkehren nur für begrenzte Zeit durchgesetzt werden. Die im ersten Halbjahr einsetzende Erholung der Frachtraten für Kühlladung war nicht von Dauer. Im Jahresverlauf 2013 fielen die Raten in den meisten Verkehren wieder auf ein Niveau zurück, das angesichts der hohen Investitionen und Betriebskosten für Kühlcontainer und schiffsseitige Ausrüstungen vollkommen unzureichend ist.

Im ersten Quartal 2013 erreichte der Treibstoffpreis sein Jahreshoch bei 646 US-Dollar pro Tonne. Im weiteren Verlauf des Geschäftsjahres sank der Preis für schweren Schiffsdiesel auf durchschnittlich knapp unter 600 US-Dollar. Im Jahresdurchschnitt war ein Preisrückgang von etwa 7 Prozent zu verzeichnen.

Das wirtschaftliche Umfeld des Massengutgeschäfts war in starkem Maße durch die chinesischen Kohle- und Erzimporte für die Stahlproduktion geprägt. 2013 führte die Volksrepublik 801 Millionen Tonnen Eisenerz und 214 Millionen Tonnen Kohle ein. Das Wachstum gegenüber dem Vorjahr lag damit bei 10,7 und 19,6 Prozent. Die weltweiten Massenguttransporte nahmen um etwa 5,5 Prozent zu. Gleichzeitig fielen die Neubauablieferungen von Massengutschiffen mit einer Kapazität von etwa 62 Millionen tdw deutlich niedriger aus als in den beiden Vorjahren (je rund 100 Millionen tdw), bei anhaltend hohen Verschrottungen von Alttonnage. Gleichwohl erholten sich die Charterraten für Bulker

im Jahresverlauf nur geringfügig. Ähnliches gilt für die Produktentanker, bei denen kostendeckende Auffahrwerte noch nicht erreicht wurden.

Schiffe und Container der Hamburg Süd

Die Flotte der Hamburg Süd umfasste per 31. Dezember 2013 insgesamt 154 Schiffe, davon 45 gruppeneigene. 103 Schiffe wurden in den Liniendiensten und 51 ausschließlich gecharterte Schiffe im Trampbereich (Massengutschiffe, Produktentanker) eingesetzt. Im Berichtsjahr wurde die eigene Flotte um die ersten vier Neubauten von insgesamt sechs Schiffen der „Cap San“-Baureihe erweitert. Mit einer Kapazität von 9.600 TEU sind sie die bislang größten Schiffe der Hamburg Süd-Gruppe. Sie haben 2.100 Anschlüsse für Kühlcontainer an Bord und besitzen damit die größte Reefer-Kapazität weltweit. Die neuen Schiffe werden in den Diensten zwischen Asien bzw. Europa und der Ostküste Südamerikas eingesetzt. Zusätzlich wurden auch bei der Hamburg Süd-Tochter Aliança vier 3.800-TEU-Schiffe für die brasilianische Cabotage in Dienst gestellt. Diese Wide-Beam-Neubauten setzen an der südamerikanischen Ostküste Maßstäbe in puncto Kosteneffizienz. Drei ältere Panamax-Schiffe der „Bahia“-Reihe (3.800 TEU) wurden Ende 2013 verkauft, drei weitere Anfang 2014. Die in den Liniendiensten eingesetzte Stellplatzkapazität stieg um etwa 6 Prozent auf circa 457.000 TEU, die durchschnittliche Schiffskapazität um 7 Prozent auf 4.437 TEU.

Die Reedereigruppe setzt ihre Strategie zur Effizienzsteigerung der Flotte fort. Mit der steigenden Durchschnittskapazität der Schiffe geht eine kontinuierliche Reduktion der Kosten pro Stellplatz einher.

Ende 2013 belief sich der Orderbestand an gruppeneigenen Schiffen, die in den Jahren 2014/ 2015 zugehen sollen, auf rund 78.000 TEU. Die Gesamtzahl der Container blieb gegenüber dem Vorjahr praktisch unverändert bei circa 458.000 Einheiten und trug damit dem moderaten Ladungszuwachs Rechnung.

Linienschifffahrt

Vor dem Hintergrund einer kräftigen Erholung der Frachtraten im weltweiten Kühlgeschäft war im Linienbereich ein deutlich besserer Start als im Vorjahr zu verzeichnen. Angesichts der unbefriedigenden Mengenentwicklung und der Überkapazitäten in den Asien-Verkehren gerieten die Ergebnisse im weiteren Verlauf des Jahres aber stark unter Druck. Der Zuwachs der Carryings fiel auch deshalb schwächer als erwartet aus, weil Streiks zu Jahresbeginn in Chile, die überlastete Infrastruktur in den brasilianischen Häfen sowie die politischen und wirtschaftlichen Probleme in Venezuela und in den Ländern des Mittelmeerraums den Ladungsumschlag beeinträchtigten. Besonders enttäuschend entwickelte sich das Geschäft im Verkehr zwischen Europa und Indien/Pakistan. Auch hier war ein zum Teil dramatischer Ratenverfall zu beobachten. Angesichts des unbefriedigenden Saisongeschäfts in den Asien-Verkehren haben viele Linien ihre Kapazitäten in Erwartung rückläufiger Mengen in der Off-Season schon ab Anfang Dezember angepasst. Dabei werden einzelne Abfahrten oder ganze Dienste für mehrere Monate nicht angeboten und die Schiffe aufgelegt, um Systemkosten zu reduzieren und zumindest einen Teil des Erlösausfalls auszugleichen.

Entlastungen ergaben sich durch den leichten Rückgang des Bunkerpreises, die erfolgreiche Umsetzung von Dienstrationalisierungen sowie durch Maßnahmen zur Senkung des Bunkerverbrauchs.

Insgesamt konnte die Hamburg Süd das Ergebnis der Liniendienste im Vergleich zum Vorjahr leicht erhöhen, jedoch aufgrund des Ratendrucks in den Asien – Südamerika-Verkehren, der weiterhin unbefriedigenden Entwicklung der Mittelmeeraktivitäten und des Dienstes zwischen Europa und Indien/Pakistan noch kein den Zielvorstellungen entsprechendes Gesamtergebnis erreichen.

Trampschifffahrt

Sowohl die Massengutaktivitäten als auch die Produktentankerfahrt konnten im Jahr 2013 kein positives Ergebnis auffahren und bewegten sich damit in etwa auf dem Niveau des Vorjahres.

Ausblick 2014

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sollten sich 2014 verbessern. Nach Einschätzung des Internationalen Währungsfonds (IWF) sollen die Weltwirtschaft um 3,7 Prozent und der Welthandel um 4,5 Prozent zulegen. Insbesondere die US-amerikanische Wirtschaft scheint an Dynamik zu gewinnen. In der Eurozone mehren sich die Anzeichen, dass einige Länder die Rezession verlassen werden, auch wenn die hohe Staatsverschuldung vieler Länder weiterhin Anlass zur Sorge gibt. Trotz positiver Impulse durch die Fußballweltmeisterschaft ist eine nachhaltige Überwindung der wirtschaftlichen Probleme Brasiliens nicht absehbar. Von entscheidender Bedeutung wird auch im kommenden Jahr das Wachstum der chinesischen Volkswirtschaft sein.

Selbst wenn sich die insgesamt positiven Prognosen hinsichtlich der Entwicklung von Weltwirtschaft und Welthandel als zutreffend erweisen sollten, ist mit einer nachhaltigen Erholung der Containerlinienschifffahrt im kommenden Jahr noch nicht zu rechnen. Dies ist im Wesentlichen auf die weiter steigende Überkapazität zurückzuführen. Obwohl viele Linienreedereien und die traditionell im Containersegment stark vertretenen deutschen Eigentumsgesellschaften zumeist hoch verschuldet sind, nehmen die Schiffsbestellungen wieder zu. Indirekte staatliche Unterstützungen der großen Schiffbauländer Korea und China sowie Private Equity, vornehmlich aus den USA, stellen nach dem Ausfall des deutschen KG-Systems die Finanzierungsgrundlagen sicher. Der Trend zu immer größeren und verbrauchseffizienteren Schiffen hält an. Gleichzeitig werden aber noch nicht in ausreichendem Maße alte Schiffe verschrottet. Die vor Kurzem bekannt gewordene Verzögerung des Ausbaus des Panamakanals um mindestens ein Jahr – mit einer Eröffnung

des erweiterten Kanals ist nunmehr erst im Jahr 2016 zu rechnen – wird dazu beitragen, dass ältere Panamax-Einheiten länger in Fahrt bleiben, während die in die Verkehre drängenden Neubauten nicht wie ursprünglich geplant eingesetzt werden können.

Es bleibt abzuwarten, ob der beabsichtigte gemeinschaftliche Betrieb der Flotten der drei weltweit führenden Akteure Maersk, MSC und CMA CGM auf den großen Ost-West-Routen dauerhaft erfolgreich sein und ähnliche Kooperationen oder gar Zusammenschlüsse nach sich ziehen wird.

Die Hamburg Süd wird ihre Aktivitäten in den Kernverkehren von und nach Südamerika ausbauen und – soweit sinnvoll – ihr Netzwerk ergänzen. Gestützt auf einen hohen Eigenanteil an modernen Schiffen und Containern wird der Schwerpunkt der Unternehmenssteuerung im Jahr 2014 auf einer kontinuierlichen Verbesserung aller Kostenpositionen liegen.

Im Bereich der Massengutfahrt ist angesichts eines ungebrochenen weltweiten Ladungswachstums von 5 bis 6 Prozent pro Jahr und rückläufiger Neubauablieferungen für die kommenden Jahre mit Steigerungen von Auffahrwerten und Charterraten zu rechnen. Die unter Rudolf A. Oetker, Furness Withy und Aliança Bulk betriebenen Trampaktivitäten der Schifffahrtsgruppe rechnen für 2014 mit einer Ergebnisverbesserung, ohne jedoch schon ein zufriedenstellendes Niveau erreichen zu können. Ähnliches gilt für die Produktentankerfahrt.

Insgesamt erwarten wir für 2014 ein in etwa auf Vorjahresniveau liegendes operatives Ergebnis der Schifffahrtsgruppe.

Die mit hohem Aufwand betriebenen Maßnahmen zur Erneuerung der IT-Landschaft der Schifffahrtsgruppe werden ebenso fortgesetzt wie die Projekte zur Reduzierung der Umweltbelastung durch den Schiffsbetrieb und zur Verbesserung der Nachhaltigkeit der Geschäftstätigkeit. Wir bereiten unsere Schiffsflotte auf die gemäß MARPOL IV verschärften Anforderungen zur Schadstoffreduzierung vor. Dazu zählen unter anderem der Einsatz von schwefelarmem Treibstoff in küstennahen Gewässern sowie die Ausrüstung unserer an der

US-Westküste operierenden Schiffe mit Anlagen zur Landstromversorgung. Die zusätzlichen Betriebskosten werden für die Hamburg Süd anfänglich mindestens 40 Millionen US-Dollar pro Jahr betragen. Angesichts des starken Erlösdrucks und der insgesamt unbefriedigenden Ergebnissituation werden wir gezwungen sein, diese Kosten über entsprechende Zuschläge an die Ablader weiterzugeben.

Unter www.hamburgsud.com (Bereich Presse & Medien) können Sie Fotos zu den verschiedenen Themen der Reedereigruppe herunter laden.