

ZWISCHEN ASIEN, EUROPA UND AMERIKA

HAMBURG SÜD AUF EXPANSIONSKURS

Hans Jürgen Witthöft

Die Hamburg Süd, Deutschlands zweitgrößte Linienreederei und nach eigener Einschätzung zurzeit etwa die Nummer zehn in der weltweiten Containerschiffahrt, setzt ihren seit geraumer Zeit eingeschlagenen Expansionskurs trotz hartem Konkurrenzdruck und schwierigem Marktumfeld entschlossen fort. Auch unter dem Eingeständnis, dass im Jahr 2014 die eigenen Zielvorgaben nicht erreicht worden sind, ändert sich daran nichts. Vor allem das schwierige wirtschaftliche Umfeld in den traditionell bedienten südamerikanischen Staaten hatten die Erwartungen gedämpft. Dennoch sei das Endergebnis positiv geblieben, was vor allem der Containerschiffahrt zu verdanken war. Die Massengutfahrt verlief dagegen negativ, nicht zuletzt wegen des Nachfragerückgangs in China. Die Umsatzerlöse betragen 5,167 Mrd. Euro – ein leichter Rückgang gegenüber dem Vorjahr, wie die Geschäftsleitung anlässlich der Jahrespressekonferenz festhielt, ohne jedoch, wie in diesem Hause üblich, Einzelheiten zu nennen.

Die Hamburg Süd disponierte mit Stichtag 31.12.2014 insgesamt 112 Containerschiffe, darunter 46 eigene, mit einer Stellplatzkapazität von 537.000 TEU. 3.375.000 TEU wurden transportiert, das waren rund 100.000 TEU mehr als im Vorjahr – eine Zunahme, die als unbefriedigend empfunden wird. Im Trampfschiffsbereich wurden 56 gecharterte Einheiten, Bulker und Produktentanker, eingesetzt. Die Zahl der Mitarbeiter an Land und auf See belief sich auf 5.360 mit weiter steigender Tendenz.

Investiert wurden im Laufe des vergangenen Geschäftsjahres 348 Mio. Euro, allesamt aus dem Cashflow. Zum bei weitem größten Teil flossen die Mittel in An- und Schlusszahlungen für 10 Schiffe zwischen 4.800 und 9.600 TEU. An Neubauten kamen 2014 zwei Einheiten mit je 4.800 TEU, drei mit je 9.000 TEU und zwei mit 9.600 TEU dazu. Im Auftrag befinden sich noch drei weitere mit je 9.600 TEU, die im Lauf dieses Jahres abgeliefert werden sollen. Wegen der beschränkten Hafenskapazitäten bilden Schiffe dieser Größenordnung zurzeit im Südamerikaverkehr die Obergrenze. Fünf Schiffe mit Stellplatzkapazitäten zwischen 2.500 und 3.700 TEU sind verkauft worden.



Die neue CAP SAN-Klasse – hier die CAP SAN AUGUSTIN verfügt über Steplätze von jeweils 9.600 TEU, darunter eine hohe Zahl mit Kühlcontaineranschlüssen

Neben der ständigen Erweiterung der Leistungsfähigkeit der eigenen Flotte durch größere und im Betrieb effizientere Schiffe war der Erwerb der Containeraktivitäten der chilenischen Compania Chilena de Navegacion Interocéanica (CCNI) das größte Ereignis im Geschäftsjahr 2014. Mit dieser rechtlich inzwischen abgeschlossenen Übernahme will die Hamburg Süd ihren Marktanteil im Verkehr zwischen Asien und der Westküste Südamerikas von zwölf auf 16 Prozent steigern. Die Integration der Strukturen und Betriebsabläufe der chilenischen Reederei in die eigenen wird eine der großen Aufgaben im laufenden Jahr sein. Durch die Übernahme der Chilenen ist das Transportvolumen der Hamburg Süd-Gruppe um knapp zehn Prozent oder ca. 300.000 TEU gewachsen. Sie erreicht in einigen Verkehren die Marktführerschaft und erschließt sich Routen, auf denen sie bislang noch nicht aktiv war. Die Integration soll Mitte 2015 abgeschlossen sein. Die Marke CCNI bleibt erhalten.

Die zweite fast noch entscheidendere Aufgabe ist die Verfolgung des Ziels weg von der Zuordnung als Nischencarrier zu kommen und die Abhängigkeit von den Südamerikaverkehren zu verringern. Mit anderen Worten bedeutet das den Einstieg in die großen Ost-West-Verkehre zwischen Asien, Europa und Nordamerika. Ein erster Schritt ist bereits durch die Kooperation mit der United Arab Shipping Company (UASC) getan worden. Das geschah durch eine Slotchartervereinbarung, also einer Vereinbarung über die Anmietung einer bestimmten Anzahl von Stellplätzen auf den UASC-Schiffen – zum

Selbstkostenpreis, wie Hamburg Süd-Chef Dr. Ottmar Gast betont. Durch das Abkommen mit der UASC kommt auch eine Verbindung zu deren Partnern, dem französischen Reedereigiganten CMA CGM und der China Shipping Container Lines (CSCL) zustande, die sich zu dem Konsortium „Ocean Three“ zusammengeschlossen haben und seit langem auf den Fernosttrouten etabliert sind. Das Hamburger Unternehmen muss also zunächst zum Einstieg keine eigenen oder gecharterten Schiffe einbringen, um seine Boxen auf diesen Langstrecken transportieren zu können. Büros entlang der Fernosttrouten unterhalte die Hamburg Süd schon lange, erklärte Dr. Gast. Ein voller Beitritt zur Allianz „Ocean Three“ sei zwar eine Option, aber bislang nicht entschieden.

Die Einschätzung der Reederei, was die weitere Entwicklung betrifft, so ist die verhalten positiv, wenn auch keine größeren Sprünge erwartet werden. In der Containerschiffahrt werden weiterhin Überkapazitäten Druck auf die Raten ausüben. Niedrige Treibstoffpreise werden den anhaltenden Erlösverfall zumindest aber vorübergehend ausgleichen können. Nachhaltige Verbesserungen werde es in der Branche jedoch nur geben, wenn striktes Kosten- und Kapazitätsmanagement mit einer nachhaltigen Ratendisziplin einhergehen. In der Massengutfahrt wird mit einem sich weiter verschlechternden Marktumfeld gerechnet. Insgesamt erwartet die Hamburg Süd für 2015 im Vergleich zum Vorjahr ein höheres operatives Ergebnis, dem jedoch außerordentliche Aufwendungen aus der Integration der CCNI-Aktivitäten gegenüberstehen werden.



Ein weiteres Standbein der Gruppe ist die Massengutfahrt, in der zum Beispiel der Produktentanker ST. JACOBI eingesetzt wird (Fotos: Hamburg Süd)