



REEDEREIEN IN DER SCHLECHTWEWETTERZONE

Trends der globalen Containerschifffahrt.
Welche Position haben die deutschen
Reedereien?

Die unbefriedigende Situation bei Hamburg Süd ist nur ein kleiner Ausschnitt aus der momentanen Verfassung der ganzen Branche weltweit. Dr. Ottmar Gast gab zuerst einen Überblick zur historischen Marktentwicklung.

Nach Jahren stetigen Aufschwungs (in Hamburg wurden 1966 die ersten Container umgeschlagen) begannen sich ab 1995 die Verhältnisse auf dem Ratenmarkt durch zunehmende Konkurrenz einzutrüben. Im Jahr 2009 kam es zu einem massiven Einbruch. Die Branche machte weltweit 16 Milliarden Dollar Verlust. Eine überraschende, kurze Erholung war das Resultat zahlreicher Schiffsstilllegungen. Das führte 2010 wieder zu einem Gewinn von 15 Milliarden Dollar. Jedoch folgte der Rückfall auf dem Fuße, weil zahlreiche neue Schiffe auf den Markt kamen (in voran-

gegangenen Boomzeiten geordert), und die Weltkonjunktur gleichzeitig zurückging. So wurde 2011 erneut ein Verlust von sechs Milliarden Dollar eingefahren. Im laufenden Jahr verlief das erste Quartal „katastrophal“, das zweite „vernünftiger“, weil der Ölpreis (vorübergehend) zurückging und der Euro schwächer tendierte. Für die zweite Jahreshälfte seien die Aussichten allerdings weniger positiv. Insgesamt hoffe man, so Gast, für 2012 auf ein Jahresergebnis um plus / minus Null. Erst für Ende 2014 sieht er das Ende der gegenwärtigen Krise. Generell habe sich die Frequenz



Dr. Ottmar Gast
Sprecher der Geschäftsführung der
Reederei Hamburg Süd:
„Kurshalten in schwierigen Zeiten“

zwischen Boom und Baisse beschleunigt. Es sei kaum noch sinnvoll, längerfristige Pläne zu machen.

Wo liegen die Hauptprobleme für vernünftige Preise? Gast nannte zwei

Hauptursachen. Zunächst gebe es zu viele Marktteilnehmer, wobei immer wieder das Verhalten Einzelner Unruhe in das Ratenniveau bringe. Zum anderen ringen die zwei größten Container-Redereien – die dänische Maersk (15,8 Prozent Marktanteil) und die Schweizer MSC (13,5 Prozent) – mit Hilfe unauskömmlicher Preise um Marktanteile. Man hofft, dass sich beide Missstände –

Überangebot und Preiskampf – mittelfristig erledigen.



Wo ist die Position der deutschen Reedereien? In der Bundesrepublik gibt es lediglich zwei namhafte Container-Redereien: Hapag-Lloyd (vier Prozent Marktanteil), international an sechster Stelle, und Hamburg Süd (2,7 Prozent) an 12. Position. In der Ergebnisqualität liegen beide im oberen Viertel der Marktteilnehmer. Während Hapag-Lloyd von Europa aus vorwiegend den Asien- und Nordamerika-Verkehr betreibt, bedient Hamburg Süd bevorzugt Nord-Südrouten, zum Beispiel nach Südamerika und Afrika, dort mit einem Marktanteil zwischen 20 und 30 Prozent. Da Schiffe flexibel weltweit einsetzbar sind, gibt es im Zeitalter der Markttransparenz aller-

dings keine Chancen mehr in Nischen. Theoretisch bieten sich mit einer Fusion der beiden deutschen Unternehmen Synergieeffekte an. Hapag-Investor Klaus-Michael Kühne hat kürzlich darauf hingewiesen. Gast berichtete, dass in der Vergangenheit zwar gelegentlich Gespräche in dieser Richtung gegeben habe, ohne dass es zu einer Annäherung gekommen sei. Beide Reedereien seien heute aber kollegial verbunden.

Wie wird sich die Containerschiffahrt entwickeln? Gast prognostiziert eine Abschwächung des Aufwärtstrends. Die wichtigste Quelle, die weltweite Arbeitsteilung, dürfte geringer sprudeln, denn Lohnsteigerungen in Niedriglohnländern, zum Beispiel in China, machten eine heimische Produktion nahe am Verbraucher wieder rentabler, zumal die Transporte teurer würden, unter anderem durch steigende Ölpreise und verschärfte Vorschriften für den Schwefel-Ausstoß der Schiffe. Aus diesem Grunde glaubt Gast auch nicht an die für Hamburg vorhergesagte Zunahme des Containerumschlags von derzeit neun Millionen auf 18 bis 22 Millionen TEU im Jahr 2025 (laut Prognose der Hamburg Port Authority vom Oktober 2010). Mit seiner zurückhaltenden Einschätzung teilt er die Meinung eines anderen Hafenfachmanns, Karl Gernandt von Kühne & Nagel, der Hamburgs Zukunft nicht in der Größe der Umschlagzahlen, sondern in der Qualität von Service am Kai und in leistungsfähiger Logistik bis hin zum Empfänger sieht, siehe Bericht Seite 16.

Die Ausführungen von Gast stießen auf lebhaftes Interesse der über 150 Teilnehmer. Eine angeregte Diskussion zu offenen Fragen der Containerschiffahrt rundete die Veranstaltung ab. He



2500 Referenzen

sprechen eine deutliche Sprache

- ✓ Entwurf und Planung
- ✓ Schlüsselfertig
- ✓ Festpreis
- ✓ Fixtermin
- ✓ 40 Jahre Erfahrung
- ✓ Alles aus einer Hand



Das individuelle Bau-System für

- INDUSTRIE
- GEWERBE
- AUSSTELLUNG
- VERWALTUNG

Wirtschaftlich für alle Branchen aus einer Hand.

Wir beraten Sie gern persönlich:

Dipl. Ing. Fr. Bartram
GmbH & Co. KG

Postfach 12 61 · 24591 Hohenwestedt
Telefon 04871 / 778-0 · Fax 778-105
eMail info@bartram-bau.de

MITGLIED GÜTEGEMEINSCHAFT BETON

BARTRAM
BAU-SYSTEM

www.bartram-bau.de

