



Schifffahrt steuert in neue Krise

Überkapazitäten und schwacher Markt drücken die Raten / Zunehmende Finanzierungsprobleme mit Banken

VON KRISCHAN FÖRSTER

Bremen. Die Containerschifffahrt steuert offenbar direkt in die nächste Krise hinein. Eine Neubauwelle auf den Werften sorgt für Überkapazitäten auf dem Markt, ein ründer Verdrängungswettbewerb der Linienreederei auf den Haupttrouten des internationalen Warenverkehrs hat die Fracht- und Charterraten unter Wasser gedrückt. Dazu kommen gestiegene Treibstoffpreise. Wie schon auf dem Höhepunkt der Krise von 2009 fahren etliche Schiffe derzeit nicht einmal ihre Kosten ein.

Überraschend schnell selbst für Experten hatte nach der von der Lehman-Pleite ausgelösten Rezession der Aufschwung wieder eingesetzt. Nach Milliardenverlusten konnten die großen Linienreedereien wieder satte Gewinne einfahren, Fracht- und Charterraten kletterten im ersten Halbjahr des Jahres 2010 zurück auf ein „auskömmliches Niveau“. Helfte: Die Einnahmen reichten aus, um neben den Betriebskosten auch Zins und Tilgung bei den Banken abzudecken. „Licht am Ende des Tunnels“, meinte Thorsten Mackenthun, Vorsitzter des Bremer Rhedervereins, im vergangenen Sommer entdeckt zu haben. Zwölf Monate später ist er wie viele Kollegen ernüchtert. „Das Licht stammte von einem heranziehenden Zug“, sagte er jüngst auf dem traditionellen Reederabend.

Eine Branche, die glaubte, die immerhin schwerste Krise seit Mitte der 70er-Jahre halbwegs glimpflich überstanden zu haben, muss nach einer nur kurzen Erholungsphase erneut schlimme Zeiten fürchten. Es kommt derzeit für die Schifffahrt viel zusammen: Eine beunruhigende Weltlage und verunsicherte Märkte paaren sich mit branchentypischen Problemen.

Angst vor einer neuen Rezession

Die Verunsicherung auf den Finanzmärkten, die Turbulenzen in der Euro-Zone und das Nullwachstum in den USA machen sich längst in der Realwirtschaft bemerkbar. Aus Angst vor einer neuen Rezession werden Investitionen geschoben, das Auftragsvolumen im Im- und Export schrumpft merklich – „also wird auch weniger per Schiff transportiert“, sagt Mackenthun. Auf die erneut sinkende Transportmenge im Seeverkehr wartet eine rasant wachsende Flotte von Frachtern. Während der Weltcontainerhandel laut Prognosen in diesem Jahr um 8,5 Prozent zulegen wird, soll die Schiffstonnage sogar um die Hälfte schneller wachsen.

Nachdem fast zwei Jahre lang kein einziges Containerschiff mehr bestellt worden ist, sind die Auftragsbücher der Werften wieder gut gefüllt. Nach Angaben des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) wurden in den ersten acht Monaten dieses Jahres rund 200 Frachter mit einer Gesamtkapazität von 1,55 Millionen TEU (Standardcontainer) im Wert von knapp 21 Milliarden US-Dollar (15 Milliarden Euro) geordert, so viele wie im gesamten Jahr 2008. Branchenexperten erwarten, dass bis Jahresende die Zwei-Millionen-Markte überschritten werden dürfte. Diese zusätzliche Tonnage macht gut 14 Prozent der heutigen Flotte (14 Millionen TEU) aus. „Das schafft weitere Überkapazität und setzt den Markt noch stärker unter Druck“, sagt Mackenthun. Das sich wieder weit spreizende Verhältnis zwischen Angebot (Schiffe) und Nachfrage (Ladung) ist



Der Aufschwung war kurz, jetzt leidet die Schifffahrt erneut unter massiven Problemen. FOTO: GL

für den Branchendienst Alphaliner sogar ein „strukturelles Problem“.

Sogenannte Mega-Carrier mit mehr als 10000 Stellplätzen machen derzeit 85 Prozent aller Aufträge aus. Denn diese Frachter, mit modernster Technik ausgestattet, sorgen für niedrigere Kosten pro transportiertem Container. Sie sind im Einsatz nicht einmal teurer als ältere Schiffe, die nur halb so groß sind.

Alle Top-Linienreedereien rüsten massiv auf und liefern sich derzeit einen erbitterten Kampf auf den Meeren. Vor allem Branchenprimus Maersk (Kopenhagen) und der direkte Verfolger MSC (Genf) versuchen, sich gegenseitig Marktanteile wegzuschnappen und gleichzeitig die Konkurrenz in einen gnadenlosen Verdrängungswettbewerb zu zwingen. Maersk-Chef Eivind Kolding konterte jüngst die Preisbrecher-Taktik, mit der MSC an die Spitzenposition strebt, mit einer Pünktlichkeitsgarantie. Verspätet sich eines seiner Schiffe um einen Tag, bekommt der Verlater 100 Dollar pro Container von der dänischen Reederei rückerstattet. Bei zwei Tagen sind es

schon 200 Dollar. Insgesamt 70 Schiffe schickt Kolding ab Ende des Monats in seinen neuen „Daily Maersk“-Dienst mit täglichen Abfahrten zwischen Asien und Europa. Eine deutliche Kampfansage an die Konkurrenz.

Die Maersk Line ist zwar nur eine Sparte des Logistikriesen Møller-Maersk. Doch der Löwenanteil des letztjährigen Konzerngewinns fließt jetzt in den Ausbau des Reedereigeschäfts. Für 3,8 Milliarden Dollar wurden bei der koreanischen DSME-Werft (Daewoo) 20 Frachter mit jeweils 18000 Stellplätzen geordert. Damit sollen die hinter Maersk rangierenden Reedereien nicht nur auf Abstand gehalten werden, sondern vor allem kleinere Linien-Reedereien mit weniger als vier Prozent Marktanteil möglichst ganz aus den Hauptfahrtgebieten gedrängt werden. Maersk selbst hält mit rund 630 Schiffen und knapp 2,4 Millionen TEU rund 15 Prozent, MSC ist bei 12,9 Prozent (470 Schiffe), dahinter folgen CMA CGM, Evergreen, NOL/APL, die deutsche Hapag-Lloyd (138 Schiffe, 605000 TEU) liegt auf Platz sechs mit 3,9 Prozent Marktanteil.

Für alle folgenden Reedereien sei es äußerst riskant, das Größenwachstum mitzumachen, warnte jüngst der Møller-Maersk-Chef Nils Andersen.

Unterschwellig schwingt dabei mit, dass die Dänen eine Marktberingung für überfällig halten – über Zusammenschlüsse und Übernahmen, vielleicht auch durch den Rückzug von Mitbewerbern aus dem Geschäft oder gar Pleiten. Eine ähnliche Entwicklung könnte es auch bei den sogenannten Tramp-Reedern geben, die ihre Schiffe für die weltweiten Liniendienste verchartern und derzeit doppelt unter Druck geraten. Zum einen durch fallende Raten und damit ausbleibende Einnahmen, zum anderen durch Finanzierungsprobleme mit den Banken.

Wettbewerb immer härter

Weil die Linienreederei mit immer größeren Flotten und niedrigen Transportgebühren versuchen, sich gegenseitig Ladung abzujaagen, haben die Frachtraten gegenüber Mitte 2010 erheblich nachgegeben. Ein 40-Fuß-Container wurde vor einem Jahr noch für 3500 Dollar von Hongkong nach Hamburg befördert, vor drei Monaten kostete die Reise über 10000 Seemeilen (18000 Kilometer) nur noch halb so viel, noch im Oktober erwarten Branchenkenner den Fall unter 1000 Dollar.

Die sinkenden Frachtraten wirken sich unmittelbar auf die Charterraten aus – jene Gebühren, die die auch in Bremen stark vertretenen Trampreederei für die Vermietung ihrer Schiffe an die Liniengesellschaften bekommen. Allein im August fielen sie um bis zu 20 Prozent. Könnte ein Panamax-Schiff (bis 5200 TEU) im März noch für 28000 Dollar am Tag verchartert werden, sind heute vielleicht noch 8000 Dollar zu erzielen – das deckt nicht einmal die Betriebskosten. Zudem werden Verträge derzeit oft nur kurzfristig geschlossen.

Damit geraten viele Reeder erneut in Verzug bei den Banken. Wer seine Reserven in der ersten Krise von 2008/2009 bereits aufgebraucht hat, hat jetzt schlechte Karten. Denn nachdem die Schiffsfinanzierer in vielen Fällen bis zu zwei Jahre lang die Tilgung der Schiffshypothen (Kredite) ganz oder teilweise gestundet hatten, sind sie mit der Geduld am Ende. Denn internationale Regularien (Basel III) zwingen sie dazu, die ausstehende Summe nach drei Jahren als „Ausfall“ zu werten und 50 Prozent der Kreditsumme mit Eigenkapital zu unterlegen – Geld, das auch die Banken nicht erbringen können und wollen.

Leidtragende sind in erster Linie die Anleger bei den typischen deutschen Ein-Schiff-Gesellschaften, die Ausschüttungen zurückzahlen oder sogar ihre Kapitaleinzüger erhöhen müssten. Gelingt auch dies nicht, drohen Insolvenz und Zwangsversteigerung, bei der die Banken ihre Kredite in der Regel zurückbekommen, alle anderen aber leer ausgehen. Bekannte schiffsfinanzierende Banken, darunter die HSH, die Bremer Landesbank, die NordLB oder die Commerzbank, haben in jüngster Zeit vermehrt davon Gebrauch gemacht. Die HSH Nordbank, mit mehr als 30 Milliarden Euro im Portfolio einst der weltweit größte Schiffsfinanzierer, will die Bilanzsumme wegen der Krisenfolgen sogar halbieren. Nachdem die Reeder bislang glimpflich durch die Krise kamen, halten Branchenkenner nun sogar eine regelrechte Pleitewelle im maritimen Sektor für möglich.