

# Linienreedereien unter Druck

Trotz deutlichen Hinweisen auf ein sich anbahnendes Tonnage-Überangebot seit Juli 2017 haben die wichtigsten Linienreedereien kaum gegengesteuert. Die Folgen – rote Zahlen in den Halbjahres-Bilanzen und ein steigender Druck auf Trampreeder. Von *Krischan Förster*

Die Entwicklung hat bereits vor Jahresfrist begonnen. Statt rechtzeitig Dienste auszudünnen oder auszusetzen, zum Beispiel während der üblichen Winterflaute, wurde das weltweite Liniennetz eher ausgebaut. Dazu kam, vor allem in diesem Jahr, mit weiteren Ablieferungen von Großcontainerschiffen zusätzliche Kapazität ins wichtige Fahrtgebiet zwischen Europa und Fernost.

Der folgende Kaskadeneffekt und eine beträchtliche Anzahl von kleineren Neubauten sorgten aber auch für eine Zunahme des verfügbaren Laderaums auf den Routen zwischen Asien und Südamerika, in den Mittleren Osten oder ins Rote Meer.

Der Tonnage-Überhang hat naturgemäß den Druck auf die Frachtraten erhöht, dazu kam ein erheblicher Anstieg der Bunkerpreise, der diese Kostenposition bei den Reedereien im Jahresvergleich um 25%–30% erhöht hat. Angesichts des Wettbewerbs der Tonnage-Anbieter konnten die Mehrkosten nicht oder nur teilweise an die Kunden weitergereicht werden. Die Folge: Alle Carrier, die bislang ihre Ergebnisse für das 2. Quartal vorgelegt haben, haben mit Ausnahme von Wan Hai Verluste verbucht.

## Hapag und Maersk im Minus

Die Hamburger Reederei Hapag-Lloyd hat trotz beträchtlichen Steigerungen beim Umsatz (+20%, 5,4 Mrd. €) und Transportvolumen (+39%, 5,85 Mio. TEU) nach der Übernahme von UASC Verluste in Höhe von –101 Mio. € im 1. Halbjahr aufgefahren. Der Betrag ist fast doppelt so hoch wie im Vorjahr. Das operative Ergebnis (EBIT) blieb dagegen mit 88,7 Mio. € nahezu gleich. Hapag-Lloyd hatte bereits im Juni eine Gewinnwarnung veröffentlicht und damit die Ziele nach unten revidiert.

Hapag-Lloyd nannte zwei wesentliche Gründe: Während auf der Kostenseite Charterraten und Treibstoffpreise deutlich gestiegen seien, hätten sich die Frachtraten langsamer als erwartet erholt. Durchschnittlich seien 1.020 \$/TEU erzielt worden gegenüber 1.065 \$/TEU vor Jahresfrist. Hingegen seien die Bunkerpreise von durchschnittlich 312 \$/t im 1. Halbjahr des Vorjahres um 23% auf 385 \$/t gestiegen.

Etwas andere Zahlen, aber gleiche Tendenz: Auch Branchenführer Maersk konnte das Geschäft ausbauen, ohne damit Gewinne einfahren zu können. Nach den ersten sechs Monaten des Jahres wird

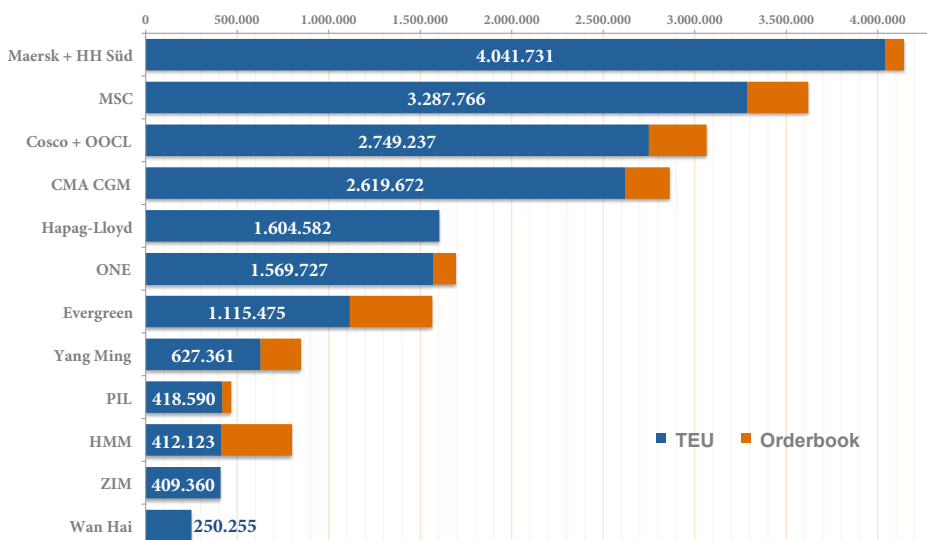
ein Konzern-Verlust von –305 Mio. \$ gegenüber –114 Mio. \$ im Vorjahreszeitraum ausgewiesen.

Der Umsatz im Segment »Ocean«, in dem alle Aktivitäten von Maersk Line, Safmarine, MCC, Seago Line und Sealand sowie der Terminalbetreiber APM Terminals zusammengefasst sind, stieg von April bis Juni um 25% von 5,5 Mrd. \$ auf knapp 7 Mrd. \$, vor allem bedingt durch die Übernahme von Hamburg Süd.

Maersk allein erreichte nur auf ein Plus von 0,6%. Das Transportvolumen nahm um 26% zu, ohne Hamburg Süd lag der Anstieg bei 4,3%. Der Vorsteuergewinn (EBITDA) sank von 876 Mio. \$ auf 674 Mio. \$. Die CAPEX-Kosten gingen von –752 Mio. \$ auf –549 Mio. \$ zurück. Dem stehen 140 Mio. \$ an Synergieeffekten nach der Übernahme von Hamburg Süd gegenüber.

Angesichts der gestiegenen Bunkerkosten (+28%), Einbußen bei den Frachtraten (–1,2%) und den Unsicherheiten im Zusammenhang mit Handelsbarrieren war die EBITDA-Erwartung auf 3,5 bis 4,2 Mrd. \$ nach unten korrigiert worden. Da bessere Frachtraten erwartet würden, sei bis Ende des Jahres mit einer Verbesserung zu rechnen.

## Top 12 der Linienreedereien



Quelle: Alphaliner/HANSA

### Abstract: Shipping lines in distress

Despite strong indications of a prevailing over-supply, the shipping liners failed to remove capacity. Instead, additional vessel capacity was added to the main routes. This, together with significantly rising bunker costs and weak freight rates, led to poor first-half results. Apart from Wan Hai, all other carriers had to report significant losses in the 2nd quarter. Only recently, they started to cut capacity on the main trade corridors. Consequently, the number of idle ships climbed again to 1.5% of the global fleet. [redaktion@hansa-online.de](mailto:redaktion@hansa-online.de)

## Startprobleme mit ONE

Zuletzt hatten auch andere Linienreedereien wie KLine, NYK und MOL Verluste gemeldet. Die drei japanischen Carrier waren nach eigenen Angaben zusätzlich von unerwartet hohen Anfangskosten und -problemen beim Start ihres Containerbündnisses ONE betroffen.

KLine vermeldet für die ersten drei Monate des neuen Geschäftsjahres (April–Juni) einen Verlust von –19,3 Mrd. ¥ (–174,3 Mio. \$). Mitsui OSK Lines (MOL) schnitt im Vergleich besser ab. Hier lag der Verlust bei –1,68 Mrd. ¥ (–15,2 Mio. \$) gegenüber einem Gewinn von 5,2 Mrd. ¥ vor Jahresfrist. Beim dritten Partner NYK lag der operative Verlust bei –10,9 Mrd. ¥ gegenüber +3,5 Mrd. ¥ im Vorjahreszeitraum. Die Schiffe des im April gestarteten Linienbündnisses hätten weit weniger Ladung transportiert als erwartet worden war, heißt es.

## HMM bleibt angeschlagen

Nicht viel besser erging es der südkoreanischen Linienreederei HMM. Der Verlust nach dem 1. Halbjahr lag bei 371 Mio. \$. Allein das 2. Quartal brachte ein Minus von 215 Mio. \$. Und auch hier das gleiche Bild: Während das Transportvolumen allein im 2. Quartal um 17% auf 1,15 Mio. TEU gestiegen ist, drückten niedrigere Frachtraten den Umsatz um 8% auf 2,1 Mrd. \$. Den Anstieg der Bunkerkosten beziffert HMM mit durchschnittlich 27%.

## Nächste Neubauwelle rollt an

Der Branchendienst Alphaliner prognostiziert für dieses Jahr ein Flottenwachstum von 5,9% bei einem deutlich geringeren Nachfrageplus von lediglich 4,6%. Im ersten Halbjahr 2018 war die aktive Containerflotte sogar überproportional um 9,3% vergrößert worden. Zwischen Januar und Juni wurden zudem 95 Einheiten mit insgesamt 911.450 TEU geordert.

Vor allem asiatische Reedereien bauen ihre Flotten weiter aus. HMM hat für 2,5 Mrd. \$ insgesamt 12 Containerschiffe à 23.000 TEU und 8 Frachter à 14.000 TEU bestellt, die ab 2020 abgeliefert werden.

Yang Ming, nach den ersten 6 Monaten mit einem Rückgang von –10% bei den Frachtraten und einem Verlust von –195,1 Mio. \$ belastet, hat zehn Containerschiffe à 2.800 TEU bestellt, dazu zwei Optionen. Die Flotte werde im

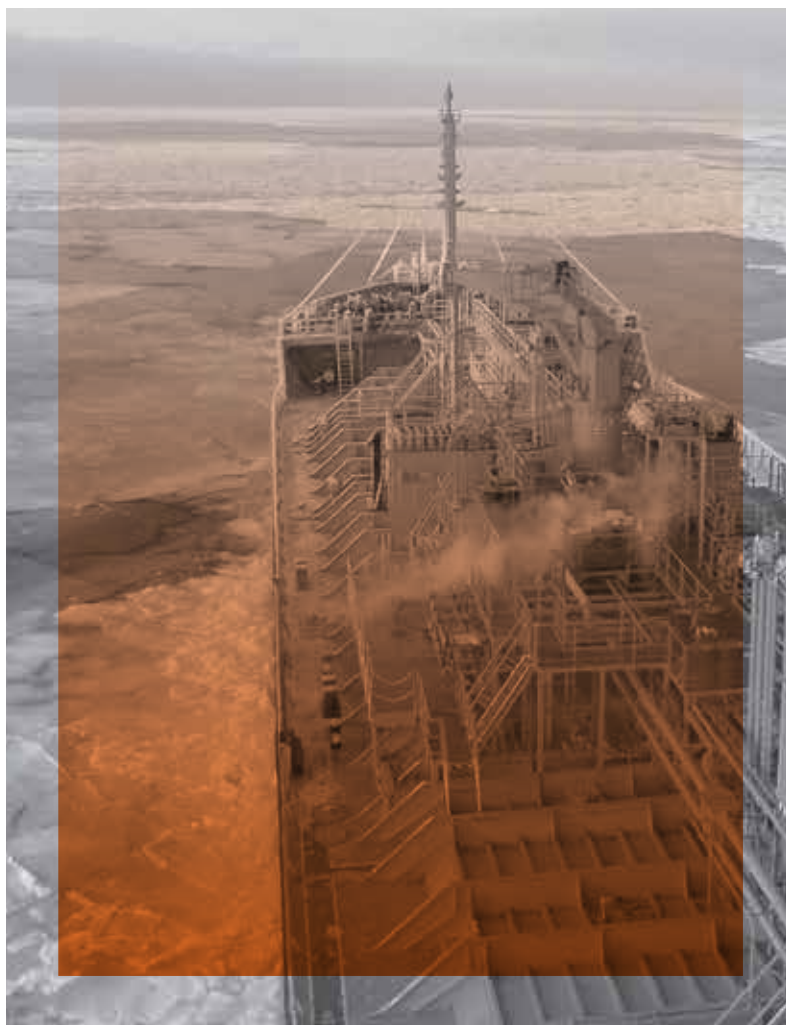
4. Quartal mit fünf 14.000 TEU-Containerschiffen aufgerüstet, heißt es. In den Jahren 2020 und 2021 werden zehn 12.000 TEU-Schiffe abgeliefert.

Bei Yang Ming heißt das dann »Flottenoptimierung«, erklärte und erhofftes Ziel sind eine Steigerung der Effizienz, signifikante Energieeinsparungen und niedrigere Stückkosten. Das scheint auch Wettbewerber zu überzeugen.

Unagefochtener Spitzenreiter in der Neubau-Statistik des Branchendienstes Alphaliner ist Evergreen, ebenfalls Taiwan. Im Orderbuch stehen sage und schreibe 74 Schiffe von 1.800 TEU bis 20.000 TEU. Das summiert sich zu einer

Gesamtkapazität von 502.000 TEU und entspricht fast der Hälfte (43,8%) der heute fahrenden Flotte mit 1,11 Mio. TEU.

Zuletzt hat Evergreen Bedarf an insgesamt 38 kleineren Containerschiffen angemeldet und damit früher genannte Zahlen mal eben verdoppelt. Die taiwanesisische Reederei will allerdings nicht selbst bauen lassen, sondern von Dritten chartern. Konkret geht es um 14 Einheiten mit je 2.500 TEU und 24 Frachter mit je 1.800 TEU (Bangkokmax). Den Investoren/Schiffseignern winken im Gegenzug langfristige Charterverträge, berichtet Alphaliner. Die Ablieferung der ersten Schiffe dürfte ab 2020 erfolgen.



Partnership | Relationship | Leadership

Singapore | Shanghai | Hamburg | Limassol  
[www.columbia-shipmanagement.com](http://www.columbia-shipmanagement.com)

Bereits Anfang des Jahres hatte Evergreen acht Großcontainerschiffe zu je 11.000 TEU bei Samsung Heavy Industries (SHI) in Korea bestellt. Weitere 12 Frachter gleicher Größe sollen von Imabari in Japan gebaut und von Shoen Kisen Kaisha eingechartert werden. Dazu kommen 11 VLCV mit je 20.000 TEU, die ebenfalls von Imabari gebaut werden.

Als zweite und kleinere Reederei in Taiwan hat auch Yang Ming das Auftragsbuch weiter gefüllt und zuletzt die Bestellung von 10 Neubauten mit je 2.800 TEU bei CSBC bestätigt. Sie gesellen sich zu 5 Einheiten mit 14.000 TEU und 10 Schiffen mit je 12.000 TEU im Orderbuch.

Schon Monate zuvor hatten Maersk, CMA CGM und MSC weitere Neubauten auf ihre Einkaufsliste genommen. Einzige Ausnahme unter den Top Carriern ist Hapag-Lloyd, nach der abgelieferten 10.000er-Serie ist das Orderbuch leer. Global wird dagegen weiter investiert. Laut Alphaliner umfasst das Orderbuch zum 1. Juli weltweit eine Kapazität von rund 2,8 Mio. TEU, die 12,9% der aktuellen Flotte (5.260 Schiffe, knapp 22 Mio. TEU) entspricht. Damit steigen der Druck auf die Trampreeder und die Zahl der Auflieger.

Auch die jüngsten Bemühungen, durch eine Anpassung der Liniendienste die

Überkapazitäten einzudämmen, haben wenig gefruchtet. Außerdem drohen durch Zölle oder Sanktionen »geopolitische Unwägbarkeiten«, die die Containerschiffahrt zusätzlich treffen könnten.

Ende Juli umfasste die Aufliegerflotte laut Alphaliner 335.200 TEU bei 146 Einheiten, ein Anteil von 1,5% an der Gesamtflotte. Am härtesten waren kleinere Schiffsgrößen unter 5.100 TEU betroffen. Bis Jahresende gehen Analysten von einer Verdopplung der beschäftigungslosen Kapazität auf 750.000 TEU aus. Zum Vergleich: Im Februar waren es 65 Schiffe mit 191.441 TEU, ein Anteil an der Gesamtflotte von lediglich 0,9%. ■

## FINANZINVESTOREN AUS EUROPA ÜBERNEHMEN

### Heinrich Schoeller verkauft Feeder-Carrier BTL

Der Reeder Heinrich Schoeller trennt sich von der Bengal Tiger Line (BTL). Eine Gruppe europäischer Finanzinvestoren übernimmt alle Anteile an dem Feeder-Carrier.

Die Schoeller Holding war bislang Mehrheitsgesellschafter der ursprünglich 1986 in Hamburg gegründeten BTL, die ihren Namen vom damaligen Haupteinsatzgebiet im Golf von Bengalen ableitete. 2009 erfolgte der Umzug nach Singapur.

Heute operiert die Reederei nach eigenen Angaben zwischen Fernost und dem Arabischen Golf, hauptsächlich aber

rund um den indischen Subkontinent mit Feeder-Diensten zwischen Chennai, Visak, Kalkutta und den Hubs in Singapur, Port Klang und Colombo.

Zur Flotte zählen den Angaben zufolge gut 20 Schiffe einschließlich eingecharterter bzw. mit Partnern genutzter Tonnage mit Kapazitäten von 900 bis 2.750 TEU. Laut Alphaliner sind es lediglich 7 Schiffe mit insgesamt 9.936 TEU. Insgesamt würden jährlich 900.000 TEU transportiert, heißt es bei BTL.

Weitere Details der Transaktion wurden nicht bekannt gegeben. Fest steht

aber, dass das bisherige Management im Amt bleibt. Das betrifft sowohl den Gründer Joachim von der Heydt als auch den Managing Director Bill Smart am Hauptsitz in Singapur als auch die Büroleiter in den Niederlassungen in Indien, Sri Lanka, Malaysia sowie die Repräsentanten in China, auf den Philippinen und in den Vereinigten Arabischen Emiraten, hieß es.

Der Verkauf an die Finanzinvestoren wurde von Transport Capital Pte. arrangiert. Die Käufer wollen dem Vernehmen zunächst nicht genannt werden. ■

## RICKMERS UND E.R. SCHIFFFAHRT SIND GESCHICHTE

### Zeaborn bündelt Schiffsmanagement unter neuem Namen

Zwei Traditionsnamen in der Schifffahrt gehören der Geschichte an: Nach der Übernahme von Rickmers Shipmanagement und der Reederei E.R. Schifffahrt vereint die Bremer Zeaborn Gruppe insgesamt 150 Container-, Massengut- und MPP-Schiffe unter der neuen Marke Zeaborn Ship Management.

Der Zusammenschluss der beiden traditionsreichen Hamburger Schiffsmanager zu der neuen Einheit mit Sitz in Hamburg erfolgte zum 10. August.

Die Bremer Gruppe hatte zunächst im September 2017 Rickmers Shipmanagement aus der Insolvenzmasse von Bertram Rickmers übernommen, im Februar dieses Jahres folgte die E.R. Schifffahrt von Erck Rickmers. Die Shipmanagement-Sparte bei Zeaborn beschäftigt rund 300 Mitarbeiter an Land und rund

4.500 auf See. Neben dem Hauptsitz in Hamburg gebe es einen zweiten Standort in Singapur sowie weitere Büros in Asien und Europa.

Geführt wird der global agierende Shipmanager von den Co-CEO Nils Aden und Holger Strack. COO ist Michael Brandhoff, Erik Kruse ist CFO, dazu kommt Isabelle Rickmers als Managing Director. »Unsere Kunden profitieren ab sofort von einer noch größeren Flexibilität und Zuverlässigkeit sowie von interessanten Skaleneffekten, etwa im Einkauf. Zugleich sind die Weichen für einen dynamischen Wachstumskurs gestellt«, sagen Ove Meyer und Jan-Hendrik Többe, geschäftsführende Gesellschafter der Zeaborn Gruppe.

Die 2013 gegründete Zeaborn Gruppe maanget im MPP-Segment nach der

Übernahme der US-Reederei Intermarine im Mai dieses Jahres weltweit die zweitgrößte Flotte in der Mehrzweck- und Projektladungsfahrt. Das technische Management der Schiffe ist von dem neuen Befrachtungsverbund nicht betroffen, auch die beiden Unternehmen selbst sollen eigenständig bleiben.

Gemeinsam kommt das neue deutsch-amerikanische Bündnis künftig auf 75 Schiffe in der Befrachtung und rückt damit weltweit auf Platz 3 auf – hinter Cosco und BBC (nach Tonnage) oder hinter BBC und Cosco, wenn es um die Zahl der Schiffe geht. Bis Jahresende soll die Flotte auf 100 Schiffe wachsen, wurde bei der Übernahme verkündet. Beide Partner hätten vereinbart, das nötige Kapital für den weiteren Wachstumskurs bereitzustellen, hieß es. ■

## BEFRACHTUNG WIRD GEBÜNDELT

## Deutsche Feeder-Reeder gründen Allianz AAC

Der Schiffsmakler Arkon Shipping mit Hauptsitz in Haren hat sich mit mehreren deutschen Reedereien auf eine Befrachtungs-Allianz für Containerschiffe geeinigt.

Die neue Firma Arkon Allied Container (AAC) ist seit Anfang August für die gemeinsame Vermarktung von über 90 Containerschiffen bis zur Panamax-Klasse verantwortlich – schwerpunktmäßig Feeder-Einheiten mit Behälterkapazitäten unter 2.000 TEU.

Für AAC wurden der Containerschiffs-Desk von Arkon Shipping in Hamburg unter Geschäftsführer Ole Gabs und das Team von Allied Feederships Chartering unter der Leitung von Wolfgang Klodwig am bestehenden Arkon-Zweigsitz am Glockengießerwall zusammengelegt.

Beide Manager kennen sich gut aus ihrer gemeinsamen Zeit bei dem früheren Schiffsmakler Stüwe & Co., der später in

der Gemeinschaftsfirma Ernst Russ Shipbroker aufging. Dritter Geschäftsführer von AAC ist Arkon-Geschäftsführer Torsten Westphal.

Zu den Gründungsmitglieder von AAC gehören Arkon Shipping, die Reedereien Jüngerhans, Wessels, Nordic, HS Schifffahrt und Jebsen Shipping Partners sowie die Co-Geschäftsführer Gabs und Klodwig. Jüngerhans und Wessels sind auch Gesellschafter von Arkon Shipping – HS Schifffahrt und Jebsen hatten ihre Befrachtung zuvor bei Allied Feederships Chartering gebündelt.

Als Gesellschafter des Maklerbetriebs werden die beteiligten Reedereien über jährliche Ausschüttungen direkt an den Maklerkommissionen, die aus der Charrate bezahlt werden, beteiligt. Zudem werden die zwei Einnahmen-Pools, die zuvor von Arkon Shipping und künftig von AAC betreut werden, durch weitere

Einheiten verstärkt. Es handelt sich um einen Pool für 1.000-TEU-Feederschiffe (SSW Type) und einen für Schiffe mit erhöhten Kapazitäten für palettenbreite 45-Fuß-Container. »Die Erweiterung der Pools führt zu einer größeren Risikostreuung«, erklärte Geschäftsführer Ole Gabs.

Mit mehr als 90 Schiffen zählt AAC nun zu den größeren Adressen in der Containerschiffsbefrachtung in Hamburg. Bezogen auf das Feeder-Segment unter 2.000 TEU dürfte die Firma sogar auf Platz 3 hinter Ernst Russ Shipbroker (Döhle-Gruppe) und Contchart (MPC Capital) rangieren.

Gut möglich, dass die Flotte von AAC schon bald in den dreistelligen Bereich hineinwächst. »Es gibt weitere Interessenten, die dazukommen wollen«, sagte Gabs gegenüber der HANSA. Konkrete Namen wollte er allerdings noch nicht nennen. *mph*

## ZU TERMINALS KOMMEN SCHIFFE

## DP World übernimmt Unifeeder

Der Terminalbetreiber DP World übernimmt 100% der Anteile an der dänischen Shortsea-Reederei Unifeeder vom Finanzinvestor Nordic Capital Fonds. Der Preis liegt bei 660 Mio. €. Die Übernahme soll voraussichtlich im 4. Quartal 2018 abgeschlossen werden.

Unifeeder ist nach eigenen Angaben der größte Shortsea- und Containerfeeder-Anbieter im europäischen Fahrtgebiet. Das dänische Unternehmen mit Sitz in Aarhus erzielte im Jahr 2017 einen Umsatz von 510 Mio. € und eine EBIT-Marge von 1,5 Mio. €. Unifeeder betreibt derzeit rund 60 Charterschiffe und transportiert jährlich rund 3,2 Mio. TEU bei rund 12.000 Hafenanläufen, beschäftigt rund 400 Mitarbeiter und ist in 25 Ländern vertreten. Im März vergangenen Jahres war Hamburg zur Zentrale für West- und Mitteleuropa ausgebaut worden.

DP World verspricht sich eine größere Dienstleistungstiefe für Reederei- und Frachtkunden. »Wir glauben, dass die Marke Unifeeder innerhalb der DP World Group das Wachstum beschleunigen und weiter expandieren kann«, sagt Jesper Kristensen, CEO von Unifeeder.

An seinen Terminals hat DP World das Umschlagvolumen im 1. Halbjahr um 6% auf 35,6 Mio. TEU gesteigert. Als einer der weltweit größten Hafengebiete unterhält das Unternehmen aus Dubai in verschiedenen Ländern insgesamt 78 Terminals (2017). Etwa 80% des Geschäfts machen Container aus – 2017 wurden 70,1 Mio. TEU verladen. Bis 2020 sollen es mehr als 100 Mio. TEU werden. Haupteigentümer der in Dubai und London börsennotierten Gesellschaft ist Dubai World, die staatliche Investmentgruppe der Vereinigten Arabischen Emirate. ■

**THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY**

**A WORLD OF SERVICE**

The oceans may be vast, but we're always close. 24/7 service provided from 28 offices, located in major shipping and financial centers around the world.

Choose to fly the world's local flag.

blog.register-iri.com www.register-iri.com hamburg@register-iri.com

IRI International Registries GmbH  
in affiliation with the Marshall Islands Maritime & Corporate Administrator