

Euler Hermes: Schifffahrtsbranche auf rauher See – Konsolidierungswelle noch nicht am Ende

- Hohe Verluste und Risiken sowie steigende Insolvenzen prägen weltweite Schifffahrtsbranche
- Angebot und Nachfrage klaffen auseinander – das geht bei einigen an die Substanz
- Frachtraten durch Überkapazitäten und schwächelnden Welthandel im Sinkflug
- Konsolidierungswelle noch nicht vorbei, Allianzen und Fusionen als Rettungsanker
- Schiffbruch: insbesondere kleinere Reedereien mit dünner Kapitaldecke kämpfen, aber auch großen geht Krise an Substanz

Hamburg, 12. September 2016 – Die weltweite Schifffahrtsbranche befindet sich seit Jahren auf rauher See. Das wird sich nach Einschätzung des weltweit führenden Kreditversicherers Euler Hermes auch so schnell nicht ändern, das zeigen auch die jüngsten Beispiele in der Containersparte. Zwischen Januar und Mai 2016 sind die Insolvenzen in der Branche um mehr als 10% im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Die Branche leidet weiterhin an Überkapazitäten, Fracht- und Charterraten auf einem Rekordtief bei einem gleichzeitig schwächelnden Welthandel – mit integriertem Dominoeffekt auf finanzierende Fonds und Banken. Vor allem die Container-Reeder setzen auf Fusionen oder Allianzen, um diesem Sturm zu trotzen. Ein Ende der Konsolidierung ist derzeit jedoch nicht in Sicht.

Die Weltwirtschaft wächst um lediglich 2,4% in 2016 und damit so langsam wie seit der Weltwirtschaftskrise nicht mehr. Mit einem Zuwachs von 2,7% sind die Aussichten auch für 2017 verhalten. Das bedeutet zum sechsten Mal in Folge einen Zuwachs unterhalb der 3%-Marke und damit deutlich unterhalb der Wachstumsraten von durchschnittlich 4% zwischen 2004-2007. Der Wert des Welthandels in US-Dollar schrumpft 2016 sogar erneut um voraussichtlich 2% nach -10% in 2015. Zwar haben die Reedereien gleichzeitig von den stark gesunkenen Ölpreisen profitiert, dennoch reicht dies in einigen Fällen nicht aus, um die niedrigen Raten zu kompensieren. Deshalb bleiben die Risiken in der Branche auch weiterhin hoch und insbesondere in einigen Sparten wird es auch weiterhin zu Insolvenzen kommen.

Angebot und Nachfrage klaffen auseinander – Frachtraten gehen an Substanz

„Die Seeschifffahrt ist das Rückgrat des Welthandels“, sagte Ludovic Subran, Chefvolkswirt der Euler Hermes Gruppe. „80% des weltweiten Handelsvolumens werden per Schiff transportiert, beim Wert der gehandelten Güter sind es 70%. Über viele Jahre hat die Branche trotz der seit sieben Jahren anhaltenden Schifffahrtskrise vor allem von der Entwicklung der Containersparte profitiert und den ständig wachsenden Größen der Containerschiffe. Der niedrige Ölpreis hat diesen Trend gestützt. Nun hält aber der Welthandel nicht mehr Schritt mit den Kapazitäten. Angebot und Nachfrage klaffen zunehmend weiter auseinander. Ein Container auf der Asienroute kostet etwa halb so viel als noch vor vier Jahren. Die Containerschifffahrt ist in der Folge mit ihrer größten Krise konfrontiert. Das geht bei einigen an die Substanz, vor allem wenn über den langen Zeitraum der anhaltenden Krise die Puffer bereits aufgebraucht sind.“

Doch nicht nur die anhaltend hohen Risiken und der schwächelnde Welthandel stellen Reedereien vor Herausforderungen, sondern auch die gleichzeitig wachsenden Überkapazitäten und die Rezession in vielen Ländern.

Hausgemachte Probleme durch Bestell-Boom treffen auf schwachen Welthandel

„Einige der Probleme der Branche sind auch hausgemacht“, sagte Subran. „Es gab einige Jahre lang einen regelrechten Wettlauf der Reeder um die größten Schiffe. Dieser Neubau-Boom holt sie jetzt wieder ein, die ganzen Megacontainerschiffe sind in den letzten Jahren sukzessive vom Stapel gelaufen, weitere werden in diesem Jahr noch abgeliefert. Durch die Überkapazitäten, die so über die Jahre aufgebaut wurden, befinden sich die Frachtraten im Sinkflug – und das ausgerechnet zu einem Zeitpunkt, in dem der Wert des Welthandels schrumpft und der für die Schifffahrt enorm wichtigen chinesischen Wirtschaft zumindest vorübergehend etwas die Puste ausgeht.“

Das zieht seine Kreise in viele weitere asiatische Staaten und hinzu kommt die Rezession in Brasilien und anderen südamerikanischen Staaten sowie in Russland.

Perfekter Sturm: Allianzen und Fusionen als Rettungsanker, Reeder rücken zusammen

„Das ist schon fast ein perfekter Sturm, dem die großen Containerreedereien versuchen, mit Allianzen und Fusionen zu begegnen, um ihre eigene Schiffe besser auszulasten, ihre Marktmacht zu stärken, Kosten zu senken und damit die eigene Profitabilität zu stützen“, sagte Ron van het Hof, CEO von Euler Hermes in Deutschland, Österreich und der Schweiz. „Trotz dieser Maßnahme werden einige Reedereien erhebliche Verluste schreiben.“

Um die Überkapazitäten zu bekämpfen, liegen jedoch auch viele Schiffe auf: Das spart zwar Bunkerkosten, verursacht aber dennoch im Unterhalt Kosten und vor allem die spätere Reaktivierung ist mit hohen Kosten verbunden.

Konsolidierungswelle noch nicht vorbei: Insbesondere kleinere Reedereien kämpfen

„Die Reaktivierung von aufliegenden Schiffen ist sehr teuer, so dass dies gleich doppelt schmerzhaft ist für die Reedereien“, sagte Van het Hof. „Die weltweite Konsolidierungs- und Fusionswelle ist noch nicht zu Ende. Mit der Bildung von Allianzen und durch Fusionen gehen viele gecharterte Schiffe auch an die Eigner zurück. Das löst eine regelrechte Kettenreaktion aus und trifft vor allem die kleineren Reeder hart. Insbesondere Charterreedereien mit nur wenigen Schiffen und ohne eigene Dienste oder Zugang zu Fracht leiden darunter. Sie können bei den aktuellen Charterraten auf Rekordtief kaum kostendeckend arbeiten und die finanzielle Decke ist in vielen Fällen durch die andauernde Schifffahrtskrise dünn. Das ist ein Teufelskreis, der in der Folge auch Schiffsfonds mit in ihren Sog zieht und finanzierenden Banken zum Teil erhebliche Schäden durch ausgefallene Kredite beschert.“

Negative Auswirkungen der Krise auch auf Sicherheit – besonders bei Reaktivierung der Schiffe

Auch auf die Sicherheit in der Schifffahrt hat die schwierige wirtschaftliche Lage negative Auswirkungen, analysieren Experten der Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) in ihrer aktuellen Marine Safety Studie: Viele Sparten, wie Fracht, Container und Offshore sind bereits gefährdet und jede weitere Verschlechterung der Sicherheitsstandards gäbe Anlass zur Sorge.

Die AGCS-Experten warnen vor einer aufschiebenden Sicherheitsmentalität, die notwendige Investitionen auf vermeintlich bessere Zeiten vertagt. Dafür gibt es jedoch bereits erste Anzeichen: Einige Reeder haben die Instandhaltung auf die größtmöglichen Intervalle ausgedehnt, andere legen Schiffe still.

„Die Reaktivierung stillgelegter Schiffe in einem Markt, der sich technologisch weiterentwickelt hat, kann sich äußerst schwierig gestalten“, sagte Kapitän Jarek Klimczak, Senior Marine Risk Consultant bei der AGCS. „Es müssen standardisierte Stilllegungsverfahren entwickelt werden.“

Der eine oder andere wird Schiffbruch erleiden bis Kapazität und Welthandel im Gleichschritt sind

„Diese schwierige Entwicklung trifft natürlich auch die deutschen Reeder und den Standort Hamburg“, sagte Van het Hof. „Auch hier wird es Gewinner und Verlierer geben. Zumindest werden derzeit aber kaum neue Schiffe bestellt. Das bringt zwar die Werften in Alarmbereitschaft, lässt aber hoffen, dass Kapazitäten und Welthandel in den kommenden Jahren zumindest wieder in den Gleichschritt kommen. Bis dahin wird der eine oder andere Schiffbruch erleiden. Die Finanzstärke und das damit verbundene Durchhaltevermögen sind dabei entscheidend, um sicher durch diesen Sturm zu navigieren und auch bei etwaigen Verlusten auf Kurs zu bleiben.“

Aktuelle Marine Safety Studie der AGCS:

<http://www.agcs.allianz.com/insights/white-papers-and-case-studies/safety-and-shiping-review-2016/>

Aktuelle Studie Panama Kanal / Schifffahrt der AGCS:

<http://www.agcs.allianz.com/insights/white-papers-and-case-studies/panama-canal-risk-bulletin/>

Infografik: Transportbranche (inkl. Schifffahrt)

http://www.eulerhermes.com/mediacenter/Lists/mediacenter-documents/infographic_transportation_2016.pdf

Eine vollständige Studie zu weltweiten Branchenrisiken finden Sie hier (Englisch), Transportbranche (Luftfahrt, Straßenverkehr und Seeschifffahrt) auf Seite 15:

<http://www.eulerhermes.com/mediacenter/Lists/mediacenter-documents/Economic-Outlook-Sectors-Games-1223-feb16.pdf>



Informationen zur Euler Hermes Branchenpolice Transport:

<http://www.eulerhermes.de/mediacenter/neuigkeiten/Pages/euler-hermes-schuetzt-spediteure-mit-branchenpolice-gegen-zahlungsausfaelle.aspx>

Länderanalyse Brasilien – ein Land zwischen Abgrund und Hoffnung:

<http://www.eulerhermes.de/mediacenter/neuigkeiten/Pages/euler-hermes-laenderanalyse-brasilien-zwischen-abgrund-und-hoffnung.aspx>

Warum Brasilien und Co. unter der „China-Grippe“ leiden:

<http://www.eulerhermes.de/mediacenter/neuigkeiten/Pages/euler-hermes-einschaetzung-lateinamerika-leidet-unter-china-grippe.aspx>

Länderanalyse China – welche Probleme China im Jahr des Affen erwarten:

<http://www.eulerhermes.de/mediacenter/neuigkeiten/Pages/euler-hermes-studie-welche-probleme-china-im-jahr-des-affen-erwarten.aspx>

Pressekontakt:

Euler Hermes Deutschland (Hamburg)

Antje Stephan

Pressesprecherin

Telefon: +49 (0)40 8834-1033

Mobil: +49 (0)160 899 2772

antje.stephan@eulerhermes.com

Über Euler Hermes

Euler Hermes ist weltweiter Marktführer im Kreditversicherungsgeschäft und anerkannter Spezialist in den Bereichen Kautions-, Garantien- und Inkassogeschäften. Das Unternehmen verfügt über mehr als 100 Jahre Erfahrung und bietet seinen Kunden umfassende Finanzdienstleistungen an, um sie im Liquiditäts- und Forderungsmanagement zu unterstützen. Über das unternehmenseigene Monitoringsystem verfolgt und analysiert Euler Hermes täglich die Insolvenzentwicklung kleiner, mittlerer und multinationaler Unternehmen. Insgesamt umfassen die Expertenanalysen Märkte, auf die 92% des globalen Bruttoinlandsprodukts (BIP) entfallen. Das Unternehmen mit Hauptsitz in Paris ist in mehr als 50 Ländern vertreten und beschäftigt über 6.000 Mitarbeiter. Euler Hermes ist eine Tochtergesellschaft der Allianz und ist an der Euronext Paris notiert (ELE.PA). Das Unternehmen wird von Standard & Poor's und Dagong Europe mit einem Rating von AA- bewertet. 2015 wies das Unternehmen einen konsolidierten Umsatz von EUR 2,6 Milliarden aus und versicherte weltweit Geschäftstransaktionen im Wert von EUR 890 Milliarden.

Euler Hermes beschäftigt in Deutschland rund 1.400 Mitarbeiter, am Hauptsitz in Hamburg sowie in weiteren Niederlassungen in Deutschland.

Weitere Informationen auf www.eulerhermes.de, LinkedIn oder Twitter @eulerhermes

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend angegebenen Vorbehalten.

Vorbehalt bei Zukunftsaussagen: So weit wir hierin Prognosen oder Erwartungen äußern oder unsere Aussagen die Zukunft betreffen, können diese Aussagen mit bekannten und unbekanntem Risiken und Ungewissheiten verbunden sein. Die tatsächlichen Ergebnisse und Entwicklungen können daher wesentlich von den geäußerten Erwartungen und Annahmen abweichen. Neben weiteren hier nicht aufgeführten Gründen ergeben sich eventuell Abweichungen aus Veränderungen der allgemeinen wirtschaftlichen Lage und der Wettbewerbssituation, vor allem in Allianz Kerngeschäftsfeldern und -märkten, aus Akquisitionen sowie der anschließenden Integration von Unternehmen und aus Restrukturierungsmaßnahmen. Abweichungen resultieren ferner aus dem Ausmaß oder der Häufigkeit von Versicherungsfällen, Stornoraten, Sterblichkeits- und Krankheitsraten beziehungsweise -tendenzen, und insbesondere im Bankbereich aus dem Ausfall von Kreditnehmern. Auch die Entwicklungen der Finanzmärkte und der Wechselkurse, sowie nationale und internationale Gesetzesänderungen, insbesondere hinsichtlich steuerlicher Regelungen, können einen Einfluss ausüben. Terroranschläge und deren Folgen können die Wahrscheinlichkeit und das Ausmaß von Abweichungen erhöhen. Die Gesellschaft übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.