



RHL will günstig Tonnage kaufen

Hamburger Reederei will Managementanteil steigern und Massengutsegment besetzen



FOTO: RHL

Von Jan Peter Naumann

Vom achten Stockwerk des Astraturms im Hamburger Stadtteil St. Pauli bietet sich dem Betrachter ein fantastischer Ausblick über die Dächer der Hansestadt, den Hafen und die Elbe. Für Hauke Pane ist dieses tolle Panorama seit vier Jahren Alltag, denn seit 2010 belegen der Geschäftsführer der Reederei Hamburger Lloyd (RHL) und seine 45 Mitarbeiter hier im Herzen von Hamburg Büroflächen.

RHL ist ein mittelständisches Unternehmen, das sich, wie Pane es ausdrückt, als „Hardware-Supplier“ für Schifffahrtslinien betätigt. Das bedeutet nichts anderes als dass eigene Schiffe an andere Reedereien für längerfristige Aufträge abgegeben, also verchartert werden. Dabei bleiben das Management und die operative Betreuung in den Händen der Reederei. Die Flotte der 2007 von Hamburger Reedern und Kaufleuten gegründeten RHL umfasst 16 Containerschiffe für den Übersee- und Short-Sea-Feeder-Verkehr. Hinzu kommen 12 Chemikalien-tanker, die durch RHL Hamburger Lloyd Tanker betreut werden. Abgerundet wird die Gruppe durch eine Gesellschaft für das Crewmanagement.

In dieser Struktur präsentiert sich RHL erst seit dem vergangenen Jahr. Vorher waren die Tanker Teil der Wappen Reederei und das Crewmanagement firmierte als WLCM. „Uns war ein einheitlicher Auftritt für alle drei Gesellschaften wichtig, um da-

mit auch bekannter zu werden“, sagt Pane. Denn das für 2014 ausgegebene Ziel lautet, mehr Schiffe unter die Flagge von RHL zu bringen.

Pane will auf dreierlei Weise vorgehen. Zum einen ist durch die nun sechs Jahre dauernde Schifffahrtskrise Tonnage günstig zu erstehen. Des Weiteren kann sich Pane vorstellen, dass RHL Managementaufgaben für finanziell in Not geratene Schiffe übernimmt. Und schließlich ist auch eine Expansion in das Segment Massengut/Bulk, das bisher von den Hamburgern nicht besetzt ist, eine Option.

Mehr Ladung durch „Widebeam“

Doch zunächst geht es darum die existierende Flotte so zu beschäftigen, dass sie Geld verdient. Hier hat RHL mit vier ihrer Containerschiffe eine Sonderstellung. Als weltweit erster Trampreeeder orderte die Reederei 2008 in China so genannte 4600 Teu „widebeam Containerschiffe“. Die Besonderheit der Konstruktion besteht darin, dass die Schiffe bei knapp 260 m Länge 37 m breit sind und damit rund 700 Teu mehr transportieren können als herkömmliche Frachter der Panamax-Klasse. Das goutieren die Charterer im Markt mit besseren Raten.

Auf der anderen Seite hat die Bevorzugung derartiger Schiffe zur Folge, dass kleinere Einheiten in andere Marktsegmente abgedrängt werden (Kaskadeneffekt). Auch RHL hat Schiffe zwischen 1500 und 1700 Teu im Bestand. Ihr Vorteil am Markt ist, dass sie laufend auf ihre wirtschaftlichen

Ein RHL-Frachter vor der Kulisse von Hongkong. Die „CCNI Andes“ ist einer von vier 4600-Teu-Containerschiffen im „Widebeam“-Design.

Betrieb hin überprüft werden. Sie fahren unter ständiger Beobachtung des Schwedischen Meteorologischen Instituts (SMHI) in Stockholm. „Es handelt sich um ein 24-Stunden-Monitoring, das dazu dient, anhand von Daten, die die Schiffe liefern, die Fahrweise und damit den Treibstoffverbrauch anzupassen“, erläutert Pane. Außerdem werden zum besseren Strömungsverhalten Propeller poliert und Bewuchs am Rumpf entfernt.

Beim Betrachten der Schiffsliste fällt auf, dass an Bord kein einziges Crewmitglied mit deutscher Nationalität ist. „Das muss auch nicht sein“, sagte Pane, „denn die Schiffe führen nicht die deutsche Flagge.“ Dafür setzt RHL stark auf Besatzungen aus dem europäischen Ausland. Gestellt werden sie durch die eigene Gesellschaft für das Crewmanagement. 1200 Personen umfasst der Pool, in dem 21 Nationen vertreten sind.

Besonders stolz ist Pane auf die Rückkehr-Quote von über 90 Prozent, die auch ein Indiz für die Zufriedenheit der Besatzungen ist.

Die Hamburger kümmern sich auch um den beruflichen Nachwuchs. Mit dem Land Äthiopien gibt es eine Art Entwicklungshilfe-Kooperation. RHL bildet seit einiger Zeit Schiffsingenieure aus, obwohl das ostafrikanische Land ein Binnenstaat ist. „Wir sehen darin trotzdem einen Beitrag, Menschen aus Entwicklungsländern eine berufliche Perspektive in der Seeschifffahrt zu bieten“, sagt Pane.



Hamburger Lloyd

Den Kern der Unternehmensgruppe bilden die Schifffahrtsaktivitäten der Hansa Hamburg Shipping International. Daraus sind die Reederei Hamburger Lloyd GmbH & CO KG (Container) und die Wappen Reederei GmbH & Co. KG (Tanker) entstanden. Ende 2013 schlossen sie sich mit dem Gemeinschaftsunternehmen für Crewmanagement WLCM unter der einheitlichen Marke Hamburger Lloyd zusammen.

HPH, Cosco und China Shipping kooperieren

Chinesen beteiligen sich an ACT Holdings

SEEHÄFEN Cosco Pacific Limited beteiligt sich an Asia Container Terminals Holdings Limited (ACT Holdings) und ihren Tochtergesellschaften mit 40 Prozent. ACT Holdings ist die Hongkonger Tochter des singapurischer Hafenunternehmens Hutchison Port Holdings Trust (HPH Trust). China Shipping erwirbt über die Gesellschaft China Shipping Terminal Development Company Limited (CSTD) 20 Prozent an ACT Holdings. Für die Beteiligung fließen in Höhe von 2,47 Mrd. HKD (umgerechnet 229,48 Mio. EUR).

ACT Holdings ist die Muttergesellschaft von Asia Container Terminals Limited (ACT). Dieses Unternehmen besitzt und betreibt das Container Terminal 8 West in Kwai Chung, Hongkong, das weiterentwickelt werden soll. Es grenzt an die bestehenden Containerterminals von ACT-Hongkong International Terminals Limited (Hit) und Cosco-Hit Terminals (HK) Limited (Cosco-Hit) - an.

Cosco-Hit, ein Joint Venture zwischen Cosco und HPH Trust, betreibt schon das Terminal 8 East. HPH ist das Hafenunternehmen des Hongkonger Mischkonzerns Hutchison Whampoa Limited.

Für CSTD handelt es sich um die erste Containerterminal-Investition in Hongkong. Der Hub soll 19 000-Teu-Schiffe, die ab November dieses Jahres ausgeliefert werden sollen, abfertigen können. Im vergangenen Jahr hat ACT nach Angaben von Gerry Yim, CEO bei HPH Trust, über 1 Mio. Teu umgeschlagen.

Vor einem Monat hatten die Cosco Group und China Shipping schon eine Rahmenvereinbarung über eine strategische Zusammenarbeit unterzeichnet. Ziel war dabei, künftig in den Bereichen Seeschifffahrt, Terminalbetrieb, Logistik, Schiffsbau und -reparatur zu kooperieren.

Cosco Pacific ist eigenen Angaben zufolge der viertgrößte Terminalbetreiber weltweit, CSTD rangiert unter den Top 10 der Welt. Weitere Terminalbetreiber im Containerhafen von Hongkong sind Modern Terminals Ltd. und Dubai Port International Terminals Ltd. (kk)

Immer weniger Schiffsverluste auf hoher See

SEESCHIFFFAHRT Im vergangenen Jahr sind auf den Weltmeeren 94 große Schiffe verloren gegangen. Das sei ein Rückgang von 20 Prozent oder 23 Fällen gegenüber dem Vorjahr, teilte die Allianz-Tochter für Spezialrisiken AGCS am vergangenen Donnerstag in München mit.

Die meisten der „verlorenen“ Schiffe sind gesunken, einige auch auf Grund gelaufen und nicht mehr einsetzbar. Innerhalb von zehn Jahren seien die Schiffsverluste sogar um 45 Prozent zurückgegangen.

Dieser Abwärtstrend stimme hoffnungsvoll, doch stellten neue Risiken das Transportwesen und die Versicherer vor ernste Probleme. So konzentrierten sich die Schäden in Asien, was Fragen an die asiatischen Reeder aufwerfe. Auch würden Containerschiffe immer größer - und damit auch die möglichen Schäden bei Unfällen. (dpa/kk)

Savino Del Bene setzt auf Internationalisierung

Trotz gescheiterten Börsengangs sucht italienischer Logistikdienstleister Expansionschancen

Von Andrea Affaticati

SPEDITION 2013 war ein einschneidendes Jahr für die italienische Logistik- und Speditionsfirma Trasporti Internazionali Agenzia Marittima Savino Del Bene SpA (SDB). Anfang Dezember sollte das Unternehmen in Scandicci bei Florenz an die Mailänder Börse gebracht werden. Zum Verkauf standen 31 Mio. Aktien, davon 61 Prozent aus dem Besitz des Vorstandsvorsitzenden Paolo Nocentini und seines Stellvertreters Silvano Brandani. Der Rest entsprang einer Kapitalerhöhung. Doch mangels Nachfrage musste der Börsengang zurückgezogen werden, und Brandani starb im selben Monat.

Zur strategischen Weiterentwicklung des Unternehmens und zu den Erwartungen für 2014 wollte sich Nocentini im Gespräch mit der DVZ nicht äußern.

Bislang ist SDB erfolgreich. Im Jahresranking 2012 der Logistik- und Speditionsfirmen in Italien, das der italienische Branchenverband Confetra aufgestellt hat, liegt SDB auf dem vierten Platz. Davor rangieren nur die Express-Dienstleistungsriesen Deutsche Post DHL, BRT und TNT. In den ersten neun Monaten 2013 betrug der Umsatz von SDB 735,6 Mio. EUR, das Ebitda erreichte 32,6 Mio. EUR und der Gewinn 13,8 Mio. EUR.

Das Anfang des 20. Jahrhunderts gegründete Unternehmen hat heute weltweit rund 3000 Mitarbeiter, 130

Niederlassungen, 64 Tochtergesellschaften sowie 100 Agenten. Niederlassungen gibt es beispielsweise in aufstrebenden Volkswirtschaften wie den Bric-Staaten. „Wir sind aber auch in Südkorea, Australien, in der kongolesischen Hafenstadt Pointe Noire, und aus Libyen sind wir trotz der instabilen Lage nie weggegangen“,

Wir sind auch in der kongolesischen Hafenstadt Pointe Noire. Aus Libyen sind wir trotz instabiler Lage nie weggegangen.

Paolo Nocentini, Vorstandsvorsitzender bei Savino Del Bene

nennt Nocentini weitere Beispiele. Das deutsche Büro liegt in Frankfurt.

Zunächst war das Unternehmen auf Speditionsdienste von Italien in die USA spezialisiert. Inzwischen hat das internationale Geschäft stark zugelegt: „Wir fertigen in Italien an die 30 000 Teu im Jahr im Import und an die 150 000 Teu im Export ab“, sagt Nocentini. Weltweit hat SDB 347 000 Teu im Jahr 2012 bewegt.

Zu den Branchen von SDB zählen außer Mode auch Pharma, erneuerbare Energien, Lebensmittel und Getränke, Obst und Gemüse, Marmor/Stein/Keramikfliesen sowie Gas und Erdölanlagen. Angeboten werden sowohl FCL- als auch LCL-Transporte. Luftfracht trägt knapp 18 Prozent zum Umsatz bei. (kk)