

Die Container, die ich rief ...

Bilanz fürs erste Quartal: Überangebot an Kapazität sorgt neben Nahostkrieg für rauhe See in der Schifffahrt. Hapag-Lloyd mit regelrecht roten Zahlen

Von Burkhard Ilschner

Die Containerschifffahrt erlebt wieder mal turbulente Zeiten, wie diverse Quartalsberichte führender Reedereien belegen: Stabile oder steigende Nachfrage nach Transportvolumina, also mehr Umschlag, trifft bei hoher Auslastung der jeweiligen Flottenkapazität auf stark schwankende, aktuell steigende Frachtraten - was unterm Strich bei volatilen Umsätzen zu schlechteren Ergebnissen führt.

Nach wie vor stellen fünf Reedereien knapp 66 Prozent verfügbarer Transportkapazität: Weltmarktführer ist der Schweizer Familienkonzern Mediterranean Shipping Company (MSC), der mit 7,3 Millionen TEU (Twenty-foot Equivalent Unit, Abkürzung für 20-Fuß-Standardcontainer) aktuell mehr als ein Fünftel der globalen Kapazität anbietet. Die Genfer legen keine regelmäßigen Bilanzen offen, bleiben daher hier unberücksichtigt.

Auf den Folgeplätzen rangiert der dänische Konzern A. P. Møller-Mærsk mit knapp 14 Prozent, gefolgt vom französischen Familienunternehmen CMA CGM mit knapp 13 Prozent. Auf Platz vier findet sich Chinas Staatskonzern Cosco (knapp elf Prozent), der aber noch keine Bilanz fürs erste Quartal 2026 vorgelegt hat - stellvertretend wird hier auf die Cosco-Tochter Orient Overseas Container Line (OOCL) mit Sitz in Hongkong verwiesen. Auf Platz fünf liegt Hapag-Lloyd als größte Reederei Deutschlands mit einem Anteil von rund sieben Prozent.

Um mit dem teilstaatlichen Hamburger Konzern zu beginnen: Hapag-Lloyd hat im ersten Quartal des Jahres regelrecht rote Zahlen geschrieben. 3,203 Millionen TEU hat das Unternehmen im fraglichen Zeitraum transportiert, knapp 0,7 Prozent weniger als im Vergleichsquartal 2025 mit 3,225 Millionen TEU. Die Umsatzerlöse in der Linienschifffahrt gingen aber um 17,7 Prozent auf nur noch 4,08 Milliarden Euro zurück, was das Ergebnis (Ebit) von 448.000 Euro Anfang 2025 auf aktuell minus 149.000 Euro drückte. Die Beteiligungen an derzeit 24 Seehafenterminals in Europa, Lateinamerika, den USA, Indien und Nordafrika haben dies nur geringfügig gedämpft.

Hapag-Lloyds Erläuterungen entsprechen in etwa dem, was auch andere anmerken: Neben den Wetterverhältnissen zu Jahresanfang ist dies vor allem die faktische Sperrung der Straße von Hormus seit Ende Februar - beides zusammen hat Umleitungen mit gestörten Lieferketten und erhöhten Transportkosten (u. a. Treibstoff) bewirkt; hinzu kam ein Auf und Ab der

Frachtraten: Hapag-Lloyd bilanziert für den Berichtszeitraum einen Rückgang der durchschnittlichen Rate um 9,5 Prozent auf 1.330 US-Dollar pro TEU. Deutlicher sind da die Statistiken des World Container Index der Londoner Spezialisten von Drewry, die allerdings in 40-Fuß-Containern (FEU) rechnen: Danach sank die durchschnittliche Frachtrate von 2.557 US-Dollar zu Jahresbeginn auf nur noch 1.899 Ende Februar, um seither wieder anzusteigen: Am 21. Mai, jüngster verfügbarer Wert, kostete eine 40-Fuß-Box 2.712 US-Dollar.

Die Cosco-Tochter OOCL bilanziert das Quartal nur knapp: mit rund 1,97 Millionen TEU etwa 1,7 Prozent mehr Containerumschlag, aber mit rund 2,138 Millionen US-Dollar um 7,6 Prozent niedrigere Umsätze, vor allem infolge volatiler Frachtraten – die seien im Vergleich zum Vorjahrsquartal um gut neun Prozent gesunken; weitere Angaben fehlen.

CMA CGM ist da etwas ausführlicher: Die Franzosen melden fürs erste Quartal des Jahres einen leichten Anstieg des Transportvolumens um 1,5 Prozent auf rund 5,9 Millionen TEU, aber einen Rückgang der Umsatzerlöse in der Schifffahrt um 8,5 Prozent auf nur noch acht Milliarden US-Dollar. Nach ihren Angaben lag der durchschnittliche Erlös pro TEU bei 1.352 US-Dollar – 9,8 Prozent weniger als im ersten Quartal 2025. Neben den bekannten Hinweisen auf aktuelle Unsicherheiten betont der Konzern allerdings, das geringe Volumenwachstum sei maßgeblich etlichen neu eingerichteten Liniendiensten zuzuschreiben, die die Rückgänge in anderen Bereichen hätten ausgleichen können.

Weltmarktvice Mærsk wird in seiner Analyse konkret: Der Konzern verbucht in der Schifffahrt für den Jahresbeginn einen (in 40-Fuß-Containern berechneten!) satten Zuwachs von 9,3 Prozent und bilanziert ein Transportvolumen von 3,2 Millionen FEU – zugleich aber eine durchschnittliche Frachtrate von 2.081 US-Dollar je FEU, was im Vergleich zum ersten Vorjahrsquartal (2.427 US-Dollar/FEU) ein Minus von 14,3 Prozent bedeutet. Die Dänen – mit Hapag-Lloyd in der Gemini-Allianz verbunden – freuen sich zwar über hohe Auslastung ihrer Flotte und drastisch verbesserte Pünktlichkeit, unterstreichen aber deutlich, wo sie das eigentliche Problem der Linienschifffahrt sehen: Aufgrund des anhaltenden Kapazitätsüberangebots der Weltflotte seien die Raten zu Beginn des Quartals deutlich eingebrochen und erst gegen Ende des Quartals wegen Ausbruch des Nahostkonflikts deutlich angestiegen.

Weltweit sind 7.547 Containerschiffe mit 34,18 Millionen TEU registriert. In den Orderbüchern der Werften stehen 1.104 weitere Schiffe mit weiteren 11,27 Millionen TEU. Davon sind 427 Schiffe mit 7,28 Millionen TEU Kapazität beauftragt von den großen fünf. Überangebot? – Wem fällt da nicht Goethes Zauberlehrling ein?

<https://www.jungewelt.de/artikel/523341.quartalsbilanzen-die-container-die-ich-rief.html>