



Kräfte messen im Containerverkehr

08. Dezember 2020

Es ist eine Nachricht, die so manchem Seefrachtspediteur und Verlader die Zornesröte noch stärker ins Gesicht treiben dürfte. Hapag-Lloyd hat gestern die Gewinnprognose für das laufende Jahr erneut angehoben. Die weltweit fünftgrößte Linienreederei erwartet nun einen operativen Ebit-Gewinn von 1,25 bis 1,35 Mrd. EUR nach zuvor 1,10 bis 1,30 Mrd. EUR. Die Mitteilung kommt in einer Zeit, in der viele Reedereikunden den Eindruck haben, dass die Carrier die aktuelle, durch äußerst knappen Frachtraum gekennzeichnete Marktsituation fast schon schamlos ausnutzen, um den eigenen Profit zu steigern.

„Die Linienreedereien stellen schlichtweg keine ausreichenden Kapazitäten zur Verfügung“, bemängelte vergangene Woche Willem van der Schalk, Sprecher des Komitees Deutscher Seehafenspediteure im Branchenverband DSLV, per Pressemitteilung. Die Carrier gefährdeten mit ihrem Verhalten die wirtschaftliche Erholung der europäischen Wirtschaft, hieß es weiter.

Van der Schalk sieht sich und seine Kollegen in einem erzwungenen Notfall-Planungsmodus. Ankündigungen der Reedereien zur Verfügbarkeit von Containern und Schiffsraum kämen sehr kurzfristig, bemängelt er. Die Kosten für die Speditionsbranche seien beträchtlich. Sie entstünden durch Umbuchungen von Sendungen und stets neue Gebühren und Aufschläge (Surcharges) für Shipping-Garantien. Als Folge von pandemiebedingten Produktionsstopps und Werkschließungen türmten sich zudem die Container in Amerika und stünden für andere Destinationen nicht zur Verfügung. Frachtraten würden steigen und Wartezeiten immer länger. Die Konsequenz laut van der Schalk: „Verschiffungen können vor Chinese New Year im Februar 2021 fast nicht mehr gebucht werden. Am Ende droht dem Spediteur wegen fehlender Planbarkeit sogar Kundenverlust.“

Ein solcher Kunde ist Dominik Killermann. Und auch er ist unzufrieden. Einen DVZ-Beitrag zum Thema auf LinkedIn versah der Head of Inbound Logistics bei dem Textildiscounter NKD Firmengruppe mit dem Hinweis, dass 30 bis 50 Prozent der Container „bei utopischen Raten“ gerollt würden. Allein im November seien Mehrkosten im sechsstelligen Bereich entstanden.

Doch so einfach wollen sich die Carrier den Schwarzen Peter nicht zuschieben lassen. Viele Marktbeteiligte hätten schlicht die schnelle Erholung Asiens und insbesondere Chinas sowie den vorgezogenen Beschaffungsbedarf der US-Einkäufer und Konsumenten unterschätzt, betont Alexander Geisler, Geschäftsführer des Verbands Hamburger und Bremer Schiffsmakler (VHBS), gegenüber der DVZ. Und allen Unkenrufen aus Speditionskreisen zum Trotz setzten die Linien den Kapazitätsaufbau weiter fort. Auf einigen Strecken werde aktuell mehr Tonnage eingesetzt als zur selben Zeit im Vorjahr, so Geisler.

Olaf Merk, Schifffahrtsexperte beim International Transport Forum, stellt im Interview mit der DVZ dennoch einige grundsätzliche Fragen bezüglich des aktuellen Marktgleichgewichts zwischen Carriern auf der einen sowie Spediteuren, Verladern und auch Terminalbetreibern auf der anderen Seite. „Die große Frage ist, ob die Preise viel höher sind, als es in einer normalen Marktsituation gerechtfertigt ist“, so Merk. Ihm zufolge wäre das eine Schattensubvention und würde bedeuten, dass die Kunden einen zu hohen Preis bezahlten.

3.436

USD/Feu betrug die Spotrate laut World Container Index im Schnitt am 3. Dezember.

Quelle: Drewry

Artikel

von Sebastian Reimann
